ünster 1937 No 29 Phil DiSS

Geschichte

Die Gestalt der Städte im Bereiche des ehemaligen Fürstbistums Münster.

Ein Beitrag zur historischen Grundrißerforschung Münsterländischer Kleinstädte.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Philosophischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät

der

Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster

vorgelegt von

Adolf Wünsche

aus Essen.

1937

Buchdruckerei Thiele, Gütersloh i. Westf.

Geschichte

Die Gestalt der Städte im Bereiche des ehemaligen Fürstbistums Münster.

Ein Beitrag zur historischen Grundrißerforschung Münsterländischer Kleinstädte.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Philosophischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät

der

Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster

vorgelegt von

Adolf Wünsche

aus Essen.

1937

Buchdruckerei Thiele, Gütersloh i. Westf.

Tag der mündlichen Prüfung: 18. Dezember 1935.

Dekan: Herr Professor Dr. Jost Trier.

Referent: Herr Professor Dr. Anton Eitel.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Gewidmet meinen Eltern
sowie
meinem Studienkollegen Josef Rüngeler aus Unna i. Westf.

Inhaltsverzeichnis.

Literatur und Quellen. I
Vorbemerkung. 1
I. Einleitung. 2
II. Kirchorte.
1. Oberstift.
Ahlen. 6
Beckum. 9
Billerbeck. 11
Bocholt. 14
Borken. 19
Coesfeld. 22
Dülmen. 27
Haltern. 29
Lüdinghausen. 31
Rheine. 34
Stadtlohn. 37
Telgte. 40
Warendorf. 43
Werne. 48
2. Niederstift.
Haselünne. 50
Meppen. 52
III. Stiftssiedlungen.
Münster. 55
Vreden. 59
IV. Burgsiedlungen.
1. Oberstift.
Ahaus. 62
Gronau. 66
Horstmar. 68
Wolbeck. 73
2. Niederstift.
Cloppenburg. 75
Friesoythe. 76
Vechta. 78
V. Schluß. 82
Schlußwort. 92
Plan-Verzeichnis. 93

Literatur und Quellen.

1. Bau- und Kunstdenkmäler des Herzogtums Oldenburg I—IV. Oldenburg 1896—1907 (= BK. Hzgt. O.).
2. Bau- und Kunstdenkmäler von Westfalen. (Regierungsbez. Münster). Münster 1893—1932 (= BK. Kr.).
3. Becker, F.: Die Städte der münsterschen Bucht. Diss. Münster 1922.
4. Beckum 1224—1924. (Eine Aufsatzreihe z. 700-Jahrfeier der Stadt).
5. Beyerle, F.: Zur Wehrverfassung des Hochmittelalters. In „Festschrift für Ernst Mayer". Weimar 1932.
6. Bielefeld, L.: Aus Dülmens Vergangenheit. In „Festschrift z. 600jähr. Jubelfeier der Stadt Dülmen. Dülmen 1911.
7. Börsting, H.: Geschichte der Stadt Horstmar. Münster 1928.
8. Borkener Stadtgeschichte durch sieben Jahrhunderte hindurch, 1227—1927. (Eine Aufsatzreihe z. 700-Jahrfeier der Stadt).
9. Brand, A.: Geschichte des Fürstbistums Münster. Münster 1925.
10. Brockmann, H.: Geschichtliche Mitteilungen über die Stadt Billerbeck. Billerbeck 1883.
11. Brüning, A.: Die Verkleinerung der Stadt Stadtlohn durch Abtrennung der Butenstadt im Jahre 1629. In „Aus alter Zeit, Organ des Vereins für Geschichtsforschung und Altertumskunde des Kreises Ahaus", Jahrg. 1907.
12. ders.: Aus Stadtlohns Vergangenheit. Aus alter Zeit, Jahrg. 1910.
13. Butenweg: Zur Geschichte der Stadt Gronau. Aus alter Zeit, Jahrg. 1903.
14. Casser, P.: Aus Wolbecks Vergangenheit. Wolbeck 1926.
15. Coesfelder Urkundenbuch I—III, herausg. von Darpe. Coesfeld 1897—1907 (C. U. B.).
16. Darpe, F.: Zur Geschichte der Stadt Rheine. Westf. Zs. 38, 1880, I. Abt.
17. ders.: Geschichte Horstmars. Westf. Zs. 40, 1882, I. Abt.
18. ders.: Herford und Rheine. Westf. Zs. 48, 1890, I. Abt.

19. Dörries, H.: Entstehung und Formenbildung der niedersächsischen Stadt. Forsch. z. deutschen Landes- u. Volkskunde, 27. Bd. Stuttgart 1929.
20. Ebhardt, B.: Der Einfluß des mittelalterlichen Wehrbaues auf den Städtebau. Städtebauliche Vorträge III, 1910 (Berlin).
21. Ehlgötz, H.: Städtebaukunst. Leipzig 1921.
22. Erpenbeck, J.: Die Pfarrkirche zu Borken in ihrer Entstehung und jetzigen Gestalt. Borken 1899.
23. Fritz, J.: Deutsche Stadtanlagen. Programm Lyzeum Straßburg 1894.
24. Führer, A.: Geschichte der Stadt Rheine. Rheine 1927.
25. Gams, P. B.: Series episcoporum ecclesie catholicae, . . . Regensburg 1873.
26. Geisberg, M.: (bearb.) Bau- und Kunstdenkmäler von Westfalen. Die Stadt Münster. I. Bd. Münster 1932.
27. Geisler, W.: Die deutsche Stadt. Forsch. z. deutschen Landes- u. Volkskunde, 22. Bd. Stuttgart 1919/24.
28. Genzmer, F.: Das Haus im Stadtkörper. Städtebauliche Vorträge V, 1912.
29. Geppert: Bilder aus der Geschichte der Stadt Meppen. Meppen 1922.
30. Gerlach, W.: Über den Marktflecken- und Stadtbegriff im späteren Mittelalter. In „Festgabe Gerhard Seeliger". Leipzig 1920.
31. Gescher, G.: Aus Vredens Vergangenheit. Gesammelte Aufsätze. Neue Folge. Vreden 1927.
32. Hauck, A.: Die Entstehung der bischöflichen Fürstenmacht. Leipzig 1891.
33. Hechelmann: Über die Entwicklung der Landeshoheit der Bischöfe von Münster bis zum Ende des 13. Jahrhunderts. 49. Jahresbericht des Paulin. Gymnasiums zu Münster. Münster 1868.
34. Heimatbuch der Stadt Ahlen. Herausgegeben vom S. G. V. Heimatverein Ahlen 1929.
35. Hömberg, W.: Lüdinghausen, seine Vergangenheit und Gegenwart. Lüdinghausen 1908.
36. Huer, H.: Coesfeld als Residenz des Fürstbischofs Christoph Bernhard von Galen. Diss. Münster 1923.
37. Inventare der nichtstaatlichen Archive der Provinz Westfalen. Bd. I. Regierungsbez. Münster, bearb. von Schmitz - Kallenberg. Münster 1899 — 1913. (I. N. A.).
38. Jesse, O.: Geschichte der Herrschaft und der Stadt Gronau. Ahaus 1925.

39. Kletler, P.: Nordwesteuropas Verkehr, Handel und Gewerbe im frühen Mittelalter. Deutsche Kultur, historische Reihe. Wien 1924.

40. Knieke, A.: Die Einwanderung in den westfälischen Städten bis 1400. Diss. Münster 1893.

41. Kohl, D.: Das ältere Verfassungsrecht der südoldenburgischen Städte. Niedersächs. Jahrb. f. Landesgeschichte 9, 1932.

42. Kretzschmer, J.: Der Stadtplan als Geschichtsquelle. Deutsche Geschichtsblätter 9, 1908.

43. Langen, G.: Stadt, Dorf und Landschaft. Städtebauliche Vorträge V, 1912.

44. Lappe, J.: Die Entstehung und Feldmarkverfassung der Stadt Werne. Westf. Zeitschr. 76, 1918, I. Abt.

45. „ Stadtgründung und Stadtverfassung im Gebiet der Einzelhöfe. Westf. Zs. 89, 1932.

46. Marell, B.: Coesfeld als Dorf und Wigbold des Klosters Varlar. Zeitschr. „Münsterland", Monatsschrift f. Heimatpflege, Jahrg. 1920.

47. Martiny, R.: Grundzüge der Siedlungsentwicklung in Altwestfalen, insbesondere im Fürstentum Osnabrück. Osnabr. Mitt. 45, 1922.

48. „ Die Grundrißgestaltung der Städte und Flecken im Gebiet des alten Sachsenstammes. Osnabr. Mitt. 47, 1925.

49. „ Hof und Dorf in Altwestfalen. Forsch. z. Deutschen Landes- u. Volkskunde. 24. Bd. Stuttgart 1926.

50. „ Die Grundrißgestaltung der deutschen Siedlungen. Petermanns Mitt. Ergänzungsheft 197, 1928.

51. Meier, H.: Deutsche Stadtmauern. Deutsche Geschichtsblätter 12, 1913.

52. Meier, P. J.: Der Grundriß der deutschen Stadt des Mittelalters in seiner Bedeutung als geschichtliche Quelle. In „Korrespondenzblatt d. Gesamtvereins d. deutschen Geschichts- u. Altertumsvereine", 57. Jahrg. 1909.

53. „ Die Fortschritte in der Frage der Anfänge und der Grundrißbildung der deutschen Stadt. Korrespondenzbl. . . . 62. Jahrg. 1914.

54. Meppener Urkundenbuch I—IV, herausg. von Wenker. Meppen 1902—1906 (MUB).

55. Meurer, F.: Der mittelalterliche Stadtgrundriß im nördlichen Deutschland. Diss. Berlin 1914.

56. Mielke, R.: Die Entwicklung der dörflichen Siedlung und ihre Beziehung zum Städtebau alter und neuer Zeit. Städtebauliche Vorträge VI, 1913.
57. Neumann, W.: Der Stadtplan als geschichtliche Urkunde. Mitt. aus der livländischen Geschichte, 21. Bd. 1921.
58. Nieberding, C. H.: Geschichte des ehemaligen Niederstifts Münster. 3 Bde. Vechta 1840/54.
59. Niemann, C. L.: Das oldenburgische Münsterland. 2 Bde. Oldenburg u. Leipzig 1889/91.
60. Niesert: Münstersche Urkunden-Sammlung. 7 Bde. Coesfeld 1823—1837.
61. Pohlschmidt, H.: Die Wehrverfassung der Stadt Werne. Diss. Münster 1924.
62. Rappaport, P.: Die Entwicklung des deutschen Marktplatzes. Städtebauliche Vorträge VII, 1914.
63. Rathgen, B.: Das Geschütz im Mittelalter. Berlin 1928.
64. Regestae historiae Westfaliae u. Codex diplomaticus, bearb. von Erhardt. Münster 1847/51.
65. Reigers, F.: Einige Beiträge zur Geschichte der Stadt und des vormaligen Amtes Bocholt. Westf. Zs. 42, 1884, II. Abt.
66. „ Geschichtliche Nachrichten über die Kirche Unserer Lieben Frau und des Minoritenklosters in Bocholt. Münster 1885.
67. „ Beiträge zur Geschichte der Stadt Bocholt. Bocholt 1891.
68. Reinke, G.: Wanderungen durch das Oldenburger Münsterland. 5 Bde. Vechta 1920/27.
69. Rietschel, S.: Markt und Stadt in ihrem rechtlichen Verhältnis. Leipzig 1897.
70. Roth, A.: Die Städtewappen der Provinz Westfalen. In „Westfalen", Mitt. des Vereins f. Gesch. u. Altertumskunde Westfalens und des Landesmuseums d. Prov. Westfalen, 4. Sonderheft, 1924.
71. Schmeddinghoff, A.: Zur Baugeschichte der Stadt Bocholt. In „Münsterland", Jahrg. 1922.
72. Schmitz-Kallenberg, L.: Monasticon Westfaliae. Münster 1908.
73. Schnitkämper: Die Heiligtümer Billerbecks. Billerbeck 1898.
74. Schönhoff, H.: Münsterische Sackgassen. In „Niedersachsen". Illustrierte Halbmonatsschr. f. Geschichte, Landes- u. Volkskunde, . . . Niedersachsens, 16. Jahrg. 1917.

75. Schröder, R. u. v. Künßberg, E.: Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte. 7. Aufl. Berlin u. Leipzig 1932.
76. Schulte, E.: Zur Rechtsgeschichte des Niederstifts Münster. „Westfalen", Jahrg. 1933 (Rezension).
77. Schulte, G.: Die Verfassungsgeschichte Münsters im Mittelalter. Quellen u. Forschungen z. Gesch. d. Stadt Münster, 1. Bd. Münster 1898. In: Veröff. d. hist. Kommission d. Prov. Westfalen.
78. Schwieters, J.: Geschichtliche Nachrichten über den östlichen Teil des Kreises Lüdinghausen. Münster 1886.
79. „ Geschichtliche Nachrichten über den westlichen Teil des Kreises Lüdinghausen. Münster 1891.
80. Seeger, H. J.: Westfalens Handel und Gewerbe vom 9. bis zum Beginn des 14. Jahrhunderts. Berlin 1926.
81. Sello, G.: Die territoriale Entwicklung des Herzogtums Oldenburg. Göttingen 1917.
82. Sichart, K.: Der Kampf um die Grafschaft Delmenhorst. Diss. Münster 1907.
83. Sickel, C.: Das Stadttor im Ortsbilde. Städtebauliche Vorträge V, 1912.
84. „ Das Rathaus im Ortsbilde. Städtebauliche Vorträge VII, 1917.
85. Stadt Coesfeld, Die: Monographien deutscher Städte. Bd. I der Sonderreihe: Mittel- und Kleinstädte. Berlin 1930.
86. Stein, W.: Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit. Abhandl. z. Verkehrs- u. Seegeschichte X, 1922.
87. Südoldenburger Urkundenbuch, bearb. von Rüthning. Oldenburg 1930.
88. Tenhagen, F.: Entstehung der Stadt Vreden. „Aus alter Zeit", Jahrg. 1903.
89. „ Geschichtliches über den Kirchhof in Werne. „Münsterland", Jahrg. 1921.
90. Tibus, A.: Gründungsgeschichte der Stifter, Pfarrkirchen, Klöster und Kapellen im Bereiche des alten Bistums Münster. Münster 1885.
91. Tücking, C.: Geschichte der Herrschaft und der Stadt Ahaus. Westf. Zs. 28. u. 30. Bd.
92. Weskamp, A.: Geschichte der Stadt Dülmen. Dülmen 1911.
93. Westfälisches Urkundenbuch (WUB).
3. Bd. herausg. von R. Wilmans. Münster 1871.
8. Bd. herausg. v. R. Krumbholtz. Münster 1913.

94. Zuhorn, W.: Die alte Einteilung der Stadt Warendorf und ihre Straßen. Warendorfer Blätter f. Orts- und Heimatkunde, Jahrg. 1909.
95. „ Kirchengeschichte der Stadt Warendorf. 2 Bde. Warendorf 1918/20.
96. Zurbonsen: Der „Ord" in Warendorf. Warend. Blätter . . . Jahrg. 1907.

Urkunden und Akten der Städte: Ahaus, Billerbeck, Bocholt, Borken, Coesfeld, Dülmen, Haltern, Horstmar, Lüdinghausen, Stadtlohn, Telgte, Warendorf und Werne. Staatsarchiv Münster (St. A. M.).
Urkunden- und Akten-Repertorium der Stadt Ahlen. St. A. M. Rep. 72 c, b.
Urkunden- und Akten-Repertorium der Stadt Beckum. St. A. M. Rep. 72 c, b.
Repertorium des Stadtarchivs Rheine. St. A. M. Rep. 72 c, III.
„Telgter Urkundenbuch" = geheftetes Maschinenschriftexemplar in 3 Teilen. (Stadthaus Telgte).

Topographische Karte von Westfalen: Herausg. von General Major von Le Coq. (1805).
Karten der 1. preußischen Katasteraufnahme von Westfalen (1820/30). Im Katasterarchiv der Regierung zu Münster sowie auf den Katasterämtern: Ahaus, Bekkum, Bocholt, Borken, Dülmen, Vreden.
Sonstige Pläne in: Staatsarchive Münster, Osnabrück und Hannover, Landesarchiv Oldenburg und Bauamt Friesoythe.

Vorbemerkung.

Die Arbeit ist eine Untersuchung von Grundrissen der im ehemaligen Fürstbistum Münster gelegenen Städte bei vorzüglich historischer Betrachtungsweise. Die Arbeitsmethode erstreckte sich in erster Linie auf die Erfassung und Durcharbeitung von Stadtplänen. Die innerhalb des ausgehenden 11. und beginnenden 19. Jahrhundert liegende Zeitbegrenzung des Themas machte die Einsichtnahme in die ältesten Stadtpläne und -ansichten notwendig. Ihre Zahl ist relativ gering, denn, abgesehen von den größeren Städten, fing man erst spät an zu zeichnen, jedenfalls kaum vor Beginn des 18. Jahrhunderts. So konnte zum größten Teile nur das Kartenmaterial der ersten preußischen Katasteraufnahme der Jahre 1820 bis 1830 (= Urkarte) benutzt werden. Hinzu kam die Einsichtnahme in die Archivalien der Städte zwecks Ergänzung und Bestätigung städtebaulicher Daten. Die Auswertung des Quellenmaterials war im allgemeinen gering, zumal Quellen verschiedentlich kaum oder garnicht vorhanden, sondern häufigen Stadtbränden zum Opfer gefallen oder sonstwie vernichtet waren. Benutzt wurde naturgemäß auch die allgemeine städtegeographische Literatur sowie Spezialschriften über die einzelnen Städte.

I. Einleitung.

Der Wortlaut des Themas „die Gestalt der Städte im Bereiche des ehemaligen Fürstbistums Münster“ erfordert ein Eingehen auf die Frage nach Zeit und Raumausdehnung sowie eine kurze Erläuterung rechtlicher Begriffe. Davon soll in dem zur Einleitung gehörenden historischen Abschnitt die Rede sein. Das Kernproblem aber ist die Untersuchung der Stadtgestalt auf Grund ältester vorhandener Stadtpläne. Diese sind also die „Urkunden“, aus denen über Ursprung und Entwicklung der Städte des fürstbischöflichen Territoriums „gelesen“ wurde. Es sind vorzüglich die Orte behandelt worden, welche heute als Städte gelten, dazu das auch heute noch als solches bestehende Wigbold Wolbeck. Auch die Orte, welche nicht als Städtegründungen der Fürstbischöfe zu gelten haben, wohl aber später zum Bistum gehörten, wie Lüdinghausen und Gronau, sind mitberücksichtigt worden. Um den Rahmen der Arbeit aber nicht zu weit zu spannen, sind jene Ortschaften nicht behandelt worden, welche heute unter dem Namen einer „historischen“ oder einer „Titular“stadt die Stellung einer Landgemeinde innehaben. Weiterhin sind einige Ämter nicht berücksichtigt worden, wie Wildeshausen, Delmenhorst und Harpstedt, welche dem Fürstbistum nur für eine kürzere Zeit angehört haben. Die Stadt Münster selbst ist, da sie schon eine mehrfache Bearbeitung erfahren hat[1]), nur eigentlich als vergleichendes Objekt herangezogen worden. Die zeitliche Abgrenzung der Arbeit liegt etwa zwischen dem Ausgang des 12. Jahrhunderts, dem Beginn der Konsolidierung der bischöflichen Fürstenmacht, womit das Einsetzen der Stadtgründungen verbunden ist, und dem Beginn des 19. Jahrhunderts, dem Ende des Fürstbistums.

Ein Blick auf die historische Karte Nordwestdeutschlands zeigt die Trennung des Fürstbistums oder Hochstifts Münster in das Ober- und das Niederstift. Das erstere, der ältere Teil des Territoriums, bestand aus den Ämtern Ahaus, Bevergern, Bocholt, Dülmen, Horstmar, Lüdinghausen, Rheine, Sassenberg, Stromberg, Werne und Wolbeck.[2]) Das Niederstift umfaßte die Ämter Cloppenburg, Meppen und Vechta. Die Entwicklung zur Landeshoheit der Fürstbischöfe, die etwa mit dem Sturze Heinrichs des Löwen eingesetzt

[1]) Philippi, Meurer, Geisberg und eine Staatsarbeit von Hollkötter über die Stadtgeographie von Münster, welche noch der Veröffentlichung harrt.
[2]) Schwieters (79), S. 1.

hatte, war gegen Ende des 13. Jahrhunderts abgeschlossen. Während dieser Zeit gelangten bisher noch unabhängige Herrschaftsgebiete in den Besitz von Münster. So erwarb Bischof Gerhard im Anschluß an eine Fehde mit Horstmar im Jahre 1269 diese Herrschaft.[3]) Durch Kauf wurde 1316 die Herrschaft Lon erworben[4]), und im Jahre 1406 kam die Herrschaft Ahaus durch Kauf an Münster.[5]) Gegen Ende des 14. Jahrhunderts führten Osnabrück und Münster gemeinsam eine Fehde gegen den Grafen von Tecklenburg. In dem Friedensschluß mußte 1400 Graf Nikolaus das Amt Bevergern an Münster abtreten.[6]) Um die Mitte des 15. Jahrhunderts erhielt schließlich Bischof Heinrich von Münster die Lehnsherrlichkeit über die Herrschaft Lüdinghausen.[7]) Gronau erscheint schon im 14. Jahrhunderts als münstersches Lehen, im Besitze von Steinfurt stehend.[8])

Auch das Niederstift gelangte in einzelnen Phasen an Münster. Im Jahre 1252 wurde die Grafschaft Vechta und das Gebiet des späteren Amtes Meppen dem Bistum von der verwitweten Gräfin Sophie von Ravensberg und ihrer Tochter Jutta geschenkt.[9]) 1393 eroberte Bischof Otto IV. mit Hilfe des Bischofs von Osnabrück die tecklenburgischen festen Plätze Cloppenburg und Oythe. Bis 1396 besaßen sie dieselben gemeinsam; dann aber verzichtete der Osnabrücker Bischof auf sein Besitzrecht, der Bischof von Münster dagegen räumte dem Osnabrücker sein Recht an der Burg Vörden ein. Im Frieden von 1400 kamen dann beide vorgenannten Burgen endgültig an Münster.[10]) Vorübergehend gehörten zu Münster, wie schon erwähnt, die Herrschaft Harpstedt, die Grafschaft Delmenhorst und das Amt Wildeshausen. 1474 eroberte Bischof Heinrich III., der zugleich Erzbischof von Bremen war, die Burg Harpstedt.[11]) Der gleiche Bischof eroberte im Kampfe gegen den Grafen Gerd von Oldenburg die Burg Delmenhorst. Graf Anton von Oldenburg aber eroberte beide Burgen und damit auch die umliegenden Gebiete von Münster zurück. Dies geschah um das Jahr 1547.[12]) Das Amt Wildeshausen gehörte von 1523—1648 und nochmals von 1675—1698 zu Münster.[13]) Die Exklave Twistringen blieb bis zum Ausgang des Fürstbistums bei diesem.

---

[3]) BK. Kr. Steinfurt, S. 46.
[4]) BK. Kr. Ahaus, S. 68.
[5]) Tücking, S. 19/20 (Zs. 28).
[6]) BK. Kr. Tecklenburg, S. 47.
[7]) Schwieters (79), S. 150.
[8]) Jesse, S. 17.
[9]) Brand, S. 49 f.
[10]) Brand, S. 69 f.
[11]) Sichart, S. 96.
[12]) BK. Hzgt. O. I, S. 33.
[13]) BK. Hzgt. O. I, S. 33.

Vom handelsgeographischen Standpunkt aus gesehen war Westfalen im Mittelalter ein typisches Durchgangsland.[14]) Es hatten sich hier dann verschiedene Handelszentren gebildet, bedingt und beschleunigt durch die günstige Verkehrslage. Eine Reihe von späteren Städten wie Lüdinghausen, Coesfeld, Dülmen, Billerbeck, Bocholt bestanden schon um 800 als Ortschaften oder Gehöfte.[15]) Vor allem ist Coesfeld zu erwähnen, welches im Verkehrssinne eine zentrale Lage hatte, der dem wirtschaftlichen Aufschwung förderlich war. Dieser gründete sich darauf, daß die Landstriche um Coesfeld und Nottuln sich durch Leinwandweberei auszeichneten.[16]) Auch Warendorf war schon früh ein wirtschaftlich bedeutender Ort des Münsterlandes; hier gab es noch 1232 außerhalb des Stadtgebietes einen Jahrmarkt, der wohl auf einen alten ländlichen Markt zurückzuführen ist.[17]) Auch die Niederstiftstädte hatten schon früh irgendwelchen Handelsverkehr, und zwar zu einer Zeit, als sie noch einfache Ortschaften waren. Um 945 wurde zu Meppen ein Markt mit Münze und Zoll für das Kloster Corvey eingerichtet. Haselünne wird schon um 1000 als „oppidum" bezeichnet; es ist vielleicht ein kleiner Tuchmarkt gewesen.[18])

Neben den Begriffen Stadt und Stadtrecht begegnen uns im Mittelalter auch die Bezeichnungen Wigbold oder Weichbild und Wigboldrecht oder Weichbildrecht. Was versteht man nun unter einem Wigbold? In dem Lehrbuch von Schröder-Künßberg heißt es: „Durch die Stellung der Städte und Märkte unter ein eigenes Gericht, durch die besonderen Erfordernisse des Marktverkehrs sowie die autonomen Befugnisse der Gemeinde und die besonderen Freiheiten der Bürger und ihres Grundbesitzes hatte sich schon früh der Begriff eines eigens sich von Land- und Hofrecht verschiedenen „Marktrechts" (ius fori, ius forense) gebildet, das in den befestigten Orten auch „Burgrecht" (ius civile), in ganz Norddeutschland aber seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts Weichbild, d. h. Ortsrecht, genannt wurde, weil eben nur Städte und Märkte eigenes Ortsrecht besaßen. In übertragenem Sinne bezeichnet „Weichbild" auch den Stadtgerichtsbezirk. Dann auch den Ort selbst; die Bezeichnung wird aber meist nur für offene Märkte und kleinere Städte angewendet. Hierdurch kam die an sich pleonastische Form „Weichbildrecht" auf."[19]) Wir haben unter Weichbild(recht) also ein Ortsrecht zu verstehen, das den Ort aus dem Grafschaftsverbande eximiert.[20]) Dieses Recht ist als ein geringeres als das volle Stadtrecht anzusehen. Als das klassische Land der Wigbolde und Freiheiten gilt

[14]) Seeger, S. 2.
[15]) Seeger, S. 27.
[16]) Seeger, S. 32.
[17]) Seeger, S. 29.
[18]) Seeger, S. 36 f.
[19]) Schröder-Künßberg, S. 688/689.
[20]) Schulte, G., S. 150.

nun besonders Westfalen, wogegen im ehemaligen Niederstift Münster, dem heutigen sogenannten Oldenburger Münsterland mehr der Begriff „Marktflecken“ dafür heimisch ist.[21])

Mit dem Begriff Weichbildrecht ist auch ein wirtschaftliches Moment verknüpft. Wir haben hier nämlich die Verleihung von Grundbesitz nach dem bürgerlichen Erbzinsrecht im Gegensatz zum althergebrachten ländlichen Erbzinsrecht. Die Mitglieder einer Siedlung waren Hufenbesitzer, deren Genossenrecht an die Hufen gebunden war. Diese waren grundherrlich gebunden.[22]) Wollte nun der Landesherr als Grundherr eine Gemeinde, die sich allmählich vergrößerte, in ihrer Entwicklung fördern, so löste er dieselbe aus der ländlichen Erbzinsgerechtigkeit. Er verlieh den Grundbesitz nach dem freien Erbzinsrecht. Das bildete einen starken Anreiz für eine Zuwanderung.

Ein Wigbold, also ein Ort, welcher aus dem Grafschaftsverbande eximiert war, hatte verschiedene Gerechtsame. Es durfte befestigt werden und trieb auch Marktverkehr. Führte die Entwicklung weiter, so erhielt es schließlich volles Stadtrecht. So wurde beispielsweise der Ort Bocholt im Jahre 1201 durch Bischof Hermann II mit dem Weichbildrecht begabt, 1221 oder 1222 erhielt er volles Stadtrecht, nämlich das Recht der Stadt Münster.[23]) Einige münsterländische Orte sind in ihrer Entwicklung stehen geblieben. Sie haben wohl die Stellung eines Wigbolds erlangt, sind aber nicht mit dem Stadtrecht ausgestattet worden. Bei manchen ist sogar eine gewisse Rückentwicklung festzustellen. Es sind dies jene Orte, die, wie schon oben angeführt, die Stellung einer Landgemeinde unter der Bezeichnung „historische“ oder „Titular“stadt innehaben, wie etwa Schöppingen, Südlohn, Harsewinkel und Bevergern. Allgemein ist zu sagen, daß sich die münsterländischen kleinen Städte im Laufe des Mittelalters und der frühen Neuzeit teilweise recht zögernd entwickelt haben, was ja auch heute noch der Fall ist, abgesehen von den Orten mit Industrie.

---

[21]) Schulte, E., S. 45.
[22]) Lappe (45), S. 7.
[23]) BK. Stadtkr. Bocholt, S. 3 f.

II. Kirchorte.

1. Oberstift.

Ahlen.

Auf dem Grunde eines alten Hofes errichtete der hl. Liudger die alte Pfarrkirche, um welche sich im Laufe der Zeit die Siedlung Ahlen, wohl eine Art Marktgemeinde, entwickelte. Der Hof war bischöflicher Haupthof. In den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts erhielt Ahlen Wigboldrecht [1]), aber schon vorher, nämlich zur Zeit Bischof Hermanns II, um 1200, hatte man mit der Befestigung des Ortes begonnen. War es zuerst nur ein Wall und ein Graben [2]), so wurde später die Befestigungsanlage zu einem doppelten Wall- und Grabenring ausgebaut. Im Südwesten befand sich nur ein Graben [3]), da hier die Werse vorüberfloß, welche im übrigen das ganze Grabensystem mit Wasser versorgte. Außerdem ist dann später noch eine Stadtmauer errichtet worden. [3])

Die Befestigungslinie der Stadt hatte fünf Tore, die den auf den Ort zulaufenden Straßen Einlaß boten. Da ist zunächst einmal das West- und das Osttor zu nennen. Dort läuft eine von Hamm kommende alte Heerstraße ein, welche den Ort beim Osttor wieder verläßt und nach Beckum weiterführt. In der Stadt selbst heißt der westliche Teil Weststraße, der östliche Oststraße. Ein Blick auf den Plan zeigt deutlich das Dominieren dieser Hauptstraßenverbindung. In diese Straße münden die andern Hauptstraßen ein. So betritt durch das Südtor ein bedeutenderer Landweg die Stadt, welcher hier Südstraße genannt ist. Von der Oststraße zweigt dann nach Nordosten zu die Nordstraße ab. Sie verbindet Ahlen mit den östlichen Orten des Bistums. Schließlich zweigt dann noch von der Weststraße die Kampstraße ab, welche durch das Kamptor austritt. Diese war früher allerdings ein weniger bedeutender Fahrweg, denn die eigentliche Verbindung mit den nördlichen Städten und mit Münster stellte eine Straße her, die außerhalb des Westtores von der westlichen Heerstraße abzweigte und über Drensteinfurt nach Norden führte. [4]).

---

[1]) BK. Kr. Beckum, S. 6.
[2]) Schulte (34), S. 37.
[3]) BK. Kr. Beckum, S. 6.
[4]) Le Coq, Sect. 16.

Abb. 1. Ahlen. 1 : 11 250.
A. Markt. B. Alte Pfarrkirche. C. Neue Pfarrkirche. D. Westtor. E. Kamptor.
F. Nordtor. G. Osttor. H. Südtor.
1. Weststraße. 2. Oststraße. 3. Südstraße. 4. Nordstraße. 5. Kampstraße.
----- ehem. Befestigungsring.

Der alte Kern der Siedlung ist im Westen der alten Stadt zu suchen. Dort finden wir die alte Pfarrkirche mit dem Kirchof und im Anschluß daran, schon mehr gegen die Stadtmitte zu, den Marktplatz, welcher von Westen nach Osten gegen die Südstraße zu das Aussehen einer schlauchartigen Erweiterung hat (s. Abbildung 2). Hieran sind nun verschiedene Fragen anknüpfbar. Einmal die Frage: Ist der Marktplatz die Stätte, wo sich von den frühesten Zeiten an der Marktverkehr abgewickelt hat, und hat der Durchgangsverkehr in dem Falle möglicherweise einen ursprünglich abweichenden Verlauf genommen, dargestellt etwa durch den Zug: Weststraße, Kleine Weststraße, Markt, Hellstraße (6)? Die Hellstraße zeigt in ihrem anfänglich geradlinigen Verlauf, der sich später in östlicher Richtung der Umwallungslinie anpaßt, zwar das Merkmal einer späteren Entstehung, aber sie könnte, mehr schematisch betrachtet, immerhin auf eine ursprüngliche Durchgangsstraße zurückgehen, deren Krümmung beim Osttor eben später durch den Torbau bewirkt wurde. Die andere Frage betrifft die Weststraße, deren relative Breite darauf hindeutet, daß sich dort der alte Marktverkehr abgewickelt hat, wie ja der Straßenmarktverkehr in den frühen Zeiten üblich war, zumindest da genannte Straße ja die Hauptdurchgangsstraße war. In Urkunden findet sich beispielsweise noch die Bezeichnung „Hühnermarkt“ [5]) für die Kreuzung von West-Ost-

[5]) St. A. M. Rep. 72 c, b. S. 80 E 4 f.

straße und Süd-Klosterstraße (Abb. 2).[6]) In dem Falle hat dann der spätere Marktplatz den Marktverkehr übernommen, wobei anzunehmen wäre, daß dort eine Verbreiterung vorgenommen worden ist. Restlos zu klären wird diese Frage wohl niemals sein. Wir haben hier im Westen somit ein Areal, das an der Ostseite von der Kleinen Weststraße oder Kirchstraße (Abb. 2) und von der oberen Wilhelmstraße (7), an der Südseite von der Straße „Alter Hof" (8), an der Westseite von der Westmauer (16) und an der Nordseite von der Weststraße abgegrenzt wird. Möglicherweise haben wir es hier mit dem Areal des alten bischöflichen Hofes zu tun, denn die eben angeführte Straßenbezeichnung Alter Hof könnte ein Fingerzeig dafür sein.

Ein weiterer Kern ist das Areal der neuen Pfarrkirche der Stadt, d. h. der Kirchhof mit dem Kirchbau. Diese neue Pfarre ist um 1285 entstanden.[7]) Sie ist also zu einer Zeit errichtet worden, als das Hauptstraßensystem im wesentlichen schon sein späteres Aussehen gehabt haben wird. Von den Nebenstraßen werden manche, wie nach ihrem Verlauf anzunehmen ist, planmäßig angelegt worden sein, beispielsweise die in der südlichen Stadthälfte. Auch Steinstraße (9), Wandmacherstiege (10) und Freiheit (11), welche der Kampstraße in etwa parallel laufen, scheinen planmäßig angelegt zu sein. Die Klosterstraße (12) läuft geradewegs auf die Umwallung zu, und möglicherweise haben wir es hier mit einem ursprünglich in der Feldmark führendem Wege zu tun. Die Nebenstraßen des nordöstlichen Viertels lassen in ihrem Verlauf auf allmähliches Entstandensein schließen, worauf weiterhin auf langsam vor sich gehende Bebauung und Besiedlung dieses Stadtteils geschlossen werden kann.

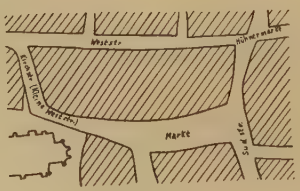

Abb. 2. Markt zu Ahlen. 1 : 3750.

Zuletzt ist dann noch auf die Straßen hinzuweisen, welche sich im Zuge der Umwallung gebildet haben: Westenmauer (16), Nordenmauer (13), Ostenmauer (14) und Südenmauer (15). Wir bemerken auch, daß sich im Nordwesten, zwischen Kamp- und Westtor keine Straße gebildet hat. Hier wird die Schwierigkeit des Geländes mitgespielt haben, denn die dortige Vielzahl der Gräben, der Mühlen-

[6]) Breucking (34), S. 178.
[7]) BK. Kr. Beckum, S. 6.

kamp, deutet auf eine Niederung hin, und es ist anzunehmen, daß die dortige Befestigungslinie nur aus den Gräben bestand. So wird das Gelände einer regelrechten Bebauung hinderlich gewesen sein, wie ja auch der gewundene Lauf der südwestlichen Randlinie eine Geländeschwierigkeit anzeigt. Im Südosten ist nur zum Teil eine Randstraße vorhanden. Diese Ansätze sind vielleicht auch erst jüngeren Datums. Im ganzen gesehen sind bei dem Grundriß von Ahlen das Areal der alten Pfarrkirche und die dominierende westöstliche Verkehrsstraße diejenigen Merkmale, welche am stärksten hervortreten.

Beckum.

Beckum kommt erst 1188 urkundlich als Pfarre vor, ist jedoch wahrscheinlich eine Gründung des hl. Liudger. Der bischöfliche Oberhof Beckum, von dem die Siedlung ihren Namen erhalten hat, bot mit seinen Grundstücken dem Bischof genügend Platz und Schutz zur Errichtung einer Kirche mit Pfarrhof. Auf dem Grunde des Haupthofes war dann um die Kirche herum eine Siedlung entstanden. Um 1200 war der Ort schon ziemlich angewachsen. Im Jahre 1224 erscheint Beckum in einer Urkunde als fester Platz im Bistum. 7 Jahre später verleiht der Bischof den Bürgern Gut nach Weichbildrecht. [8]) Daraus ist zu entnehmen, daß Beckum Privilegien erteilt worden waren, obwohl von einem feststehenden Datum nichts bekannt ist. 1245 verpachtet der Bischof von Münster die Äcker seines Hofes zu Beckum nach Weichbildrecht an die dortigen Bürger. [9]) Bischof Gerhard befreit 1269 gegen Zahlung von 150 Mark die Stadt von der Gerichtsbarkeit des bischöflichen Vogtes und gibt ihr dieselben Rechte, wie die Stadt Münster sie besitzt. [10]) 1292 erfuhr dann das Beckumer Stadtrecht seine Vervollständigung, als nämlich Bischof Eberhard die Bürger Beckums von der Jurisdiktion des Gogerichtes eximierte. [11]) Im Jahre 1306 oder 1307 bestätigte Konrad, der „Elekt und Konfirmat" von Münster die Rechte und Gewohnheiten der Stadt Beckum. [12])

Beckum liegt an der bei Hamm die Lippe überschreitenden Straße nach Wiedenbrück. [13]) Das ist die von Ahlen kommende Straße, welche die Stadt beim Westtor betritt und sie durch das Osttor wieder verläßt. Genannte Straße wird durch eine von Coes-

[8]) Schulte (4), S. 28 f.
[9]) WUB III, Nr. 437.
[10]) WUB III, Nr. 837.
[11]) WUB III, Nr. 1464; Kewes, Beitr. z. ältesten Gesch. Beckums, in d. Heimatblättern des Ver. f. Orts- und Heimatkunde f. Beckum und Umgegend, v. 4. Apr. 1922.
[12]) WUB VIII, Nr. 381.
[13]) Seeger, S. 29.

feld über Sendenhorst nach Lippstadt führende Straße gekreuzt.[14]) Diese trifft beim Beckumer Markt auf die vorhin erwähnte Straße. Sie läuft durch das Nordtor ein. Von hier aus existierte auch eine Verbindung nach Warendorf.[15])

Abb. 3. Beckum. 1 : 9 375.
A. Markt. B. Pfarrkirche. C. Rathaus. D. Westtor. E. Nordtor. F. Osttor. G. Südtor.
1. Weststraße. 2. Oststraße. 3. Südstraße. 4. Nordstraße.

Die westöstliche Durchgangsstraße wurde schon erwähnt. Im Zuge derselben fand in der Nähe der Kirche der Marktverkehr statt. Der 1238 zuerst erwähnte Markt scheint zunächst nicht mehr als lokale Bedeutung gehabt zu haben.[16]) Der Platz selbst besitzt die Form einer Straßenerweiterung. Hier ist auch das Rathaus zu finden. Als Kern der Siedlung wäre annäherungsweise folgendes Areal zu umreißen: Die Fläche um Kirche mit Kirchof und Markt, welche im Süden von der Kleinen Oststraße (5) und einem Teil der Südstraße begrenzt wird und nördlich etwas über die West-Ost-Straße hinausgeht. Das soll besagen, daß wir hier eine dichtere Bebauung des Areals anzunehmen haben, denn es ist immerhin bemerkenswert, daß das Südtor so weit nach Westen gelagert ist. Die von Süden kommende Straße wird schon in frühester Zeit, bevor Tore und Umwallung bestanden, den erwähnten Verlauf genommen haben. Normalerweise könnte das Südtor genau im Süden liegen und die Straße direkt aus südlicher Richtung auf den Markt zulaufen. Der abweichende Verlauf wird aber nicht allein aus dem hügeligen Gelände im Süden der Stadt heraus zu erklären sein, denn auf der

[14]) a. a. O.
[15]) Le Coq, Sect. 16.
[16]) Seeger, S. 29.

gegenüberliegenden Seite steigt die Nordstraße ebenfalls an; es muß daher das Moment der Besiedlung mitspielen sowie die geringere Bedeutung der südwestlichen Verkehrsstraße. Weiterhin wird vermutet werden dürfen, daß der genannte Kernbezirk der Stadt aus dem Areal des bischöflichen Hofes hervorgegangen ist. Vielleicht haben wir dort, wo West- und Südstraße zusammentreffen, einen alten Ortseingang zu vermuten, ebenso da, wo Kleine Ost- und Oststraße zusammenlaufen.

Es ist natürlich anzunehmen, daß sich auch abseits vom Ortskern Haus- oder Hofstätten befunden haben, etwa im Zuge einer der Hauptstraßen oder in einem Viertel, welches von diesen umschlossen wird. 1231 ist, wie schon angeführt, von einem Gut die Rede, das der Bischof nach Weichbildrecht verleiht [17]), und 1238 wird neben dem Haupthof noch die Verteilung der Äcker des Hofes Modewic erwähnt. [18]) Die Verleihung nach Weichbildrecht besagt, daß sie in der Stadt lagen. Ihre ehemalige Lage können wir allerdings kaum noch vermuten. In dem von Nord- und Oststraße umrandeten Viertel bemerken wir, daß die Nebenstraßen geradlinig und beinahe schematisch verlaufen. Möglicherweise ist in kürzerer Zeit eine größere Menge von Neubürgern dortselbst angesiedelt worden und zwar auf dem Grunde eines der ehemaligen Güter. Ähnliches läßt sich in dem von Hühlstraße (6) und Nordstraße begrenzten Viertel wahrnehmen, nur verlaufen die Straßen nicht ganz so regelmäßig. Es wird demnach dort schon Hofstätten gegeben haben, die noch längere Zeit bestanden. Urkundlich tauchen die Bezeichnungen der größeren Straßen schon im 13. Jahrhundert auf. Wir werden also schon für diese Zeit verhältnismäßig dichte Bebauung anzunehmen haben.

Das Vorhandensein von Randstraßen kennzeichnet, daß Beckum außer mit Wall und Graben noch mit einer Mauer umgeben war. Der Stadtgraben wurde von der nahe vorbeifließenden Werse gespeist. Im ganzen ist zu sagen, daß die bedeutendere West-Ost-Straße die Siedlungstendenz in die genannte Richtung gedrängt hat, allerdings stark beeinflußt durch die Geländeerhöhung an der Nord- und Südseite der Siedlung.

Billerbeck.

Auf dem Grunde des bischöflichen Haupthofes zu Billerbeck befand sich die alte Pfarrkirche, eine Gründung des hl. Liudger. Hier entwickelte sich auch eine Siedlung, welche langsam anwuchs, sodaß 1074 die alte hölzerne Pfarrkirche durch einen Steinbau ersetzt wurde. Daneben bestand auch schon die Ludgerikapelle, wel-

[17]) WUB III, Nr. 282.
[18]) WUB III, Nr. 348.

che anfänglich dem hl. Nikolaus geweiht war. Zu Beginn des 14. Jahrhunderts erhielt Billerbeck Wigboldrecht, aber erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts volles Stadtrecht. Um 1445 war auf dem Grunde des bischöflichen Hofes durch Bischof Heinrich von Mörs eine Burg errichtet worden, die aber nach seinem Tode wieder zerstört wurde. [19])

Die Umrißlinie der Stadt ist nicht gleichförmig, sondern etwa einem abgeplatteten Oval vergleichbar. Die Ursache wird einmal in dem Gelände zu suchen sein, denn Billerbeck hat seine Lage in einer muldenförmigen Niederung der Baumberge. [20]) Zum andern sollte auch der beim Mühlentor gelegene Richthof in die Umwallung einbezogen werden, wodurch die dortige Ausbuchtung der Wallinie bedingt wurde. Die Befestigung der Stadt wird in der üblichen Weise aus Wall und Graben bestanden haben. Von einer Mauer ist keine Nachricht überliefert, sodaß man vielleicht der Vermutung Ausdruck verleihen darf, die Befestigung habe neben der Schutzfunktion auch vor allem dazu gedient, den Rechtsbezirk des Ortes festzulegen. Die Ansicht nämlich, daß das Moment der Verteidigung nicht allein vorherrschend gewesen sei, wird durch das Vorhandensein der relativ großen Anzahl von fünf Toren unterstrichen. Letztere sind nämlich an sich schwache Punkte in einer Festungslinie, oder sie müßten schon ganz besonders verstärkt sein.

Fünf Landwege liefen auf den Ort zu, die durch die erwähnten Tore Einlaß fanden. Diese Wege verbanden Billerbeck mit den umliegenden Ortschaften. Die mittelalterlichen Hauptverkehrswege führten allerdings an der Stadt vorbei. Die Ursache ist in der schon oben angeführten topographischen Lage des Ortes zu sehen, denn die zu überwindenden Höhenunterschiede boten einem regelrechten Durchgangsverkehr immerhin bedeutende Schwierigkeiten und Hindernisse. So lief beispielsweise die wichtige Straße von Coesfeld nach Münster südlich an Billerbeck vorbei. [21]) Durch diese Gegebenheiten war die Stadt natürlicherweise in ihrer Entwicklung stark beeinträchtigt, welche auch nur zögernd vonstatten ging. Dies drückt sich dann auch im Grundrißbild aus. Im ganzen betrachtet setzt sich der alte Billerbecker Stadtgrundriß vornehmlich nur aus den fünf Hauptstraßen zusammen, welche den genannten fünf Landwegen entsprechen. Ein größerer Teil der Fläche innerhalb der Umwallung war noch in neuerer Zeit, vor allem in den Randpartien, unbebaut und bestand aus Acker-, Garten- und Weideland. [22])

Der alte Kern der Siedlung wird bei der Pfarrkirche St. Johannis zu finden sein, denn um die Kirche herum und in unmittelbarer Nähe derselben fand ja meist eine erste geschlossenere Be-

[19]) BK. Kr. Coesfeld, S. 13 ff.
[20]) Brockmann, S. 20.
[21]) Le Coq, Sect. 12.
[22]) Vgl. Abb. 4.

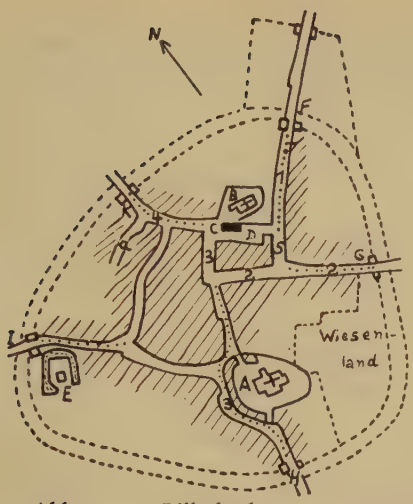

Abb. 4. Billerbeck. 1 : 6 666.
A. St. Johannis. B. St. Ludgeri. C. Rathaus. D. Markt. E. Richthof. F.—K. Tore: 1. Schmiedestraße. 2. Münsterstraße. 3. Lange Straße. 4. Hörster Straße. 5. Kurze Straße.

siedlung statt. Die Pfarrkirche St. Johannis befindet sich auf einem freien Platz, dem alten Kirchhof. An der westlichen Seite desselben hat sich in einem Bogen eine Häuserreihe angebaut, wodurch die Langestraße (3) jenen scharfen Bogen zu machen hat. Das eigentliche Stadtzentrum liegt aber von St. Johannis aus nach Norden verschoben. Hier finden wir den Markt mit Rathaus und die St. Ludgerikapelle, sowie ein fast rechteckiges Areal, das von Kurze (5)-, Münster (2)- und Langestraße (3) begrenzt wird. Auf diese Fläche laufen vier der angeführten Hauptstraßen zu, und zwar in der Weise, daß ihre Enden mit einem jeweiligen Eckpunkt der Fläche zusammenfallen und die Straßen selbst beinahe senkrecht aufeinanderstoßen. Der Markt bildet die Fortsetzung der Hörster Straße (4) und hat die Gestalt eines verbreiterten Straßenmarktes. Ihm fehlt aber die gleichsam organisch gewachsene Marktstraßenverbreiterung im Zuge einer mittelalterlichen Durchgangsstraße, denn dieses Moment ist ja hier nicht vorhanden. Im ganzen betrachtet hat aber das das Stadtzentrum darstellende Areal ein durchaus regelmäßiges Gesicht, und man geht wohl nicht fehl, dies auf bewußte schematische Bebauung zurückzuführen, denn hier ist der sozusagen „städtische“ Kern der Siedlung zu finden, vom wirtschaftlichen und vom verwaltungsmäßigen Standpunkte aus gesehen, während der ländlich oder auch bäuerliche Kern um die Johanniskirche herum gelagert ist. Dem ersteren haftet so mehr das Moment des Gegründeten an.

Hiervon ausgehend kann gesagt werden, daß die fünf Hauptwege in erster Linie Zubringerstraßen für die Bewohner der Umgebung waren, welche jene an Markttagen oder zu sonstigen Gelegenheiten benutzten, um zur Stadt zu gelangen. Da der Ort nun, wie schon angezeigt, den Charakter einer zu einem beträchtlichen Teil auf ländliche Wirtschaftsweise eingestellten Siedlung besaß, wird der Zuzug von neuen Bürgern wohl nur gering gewesen sein. So blieben vor allem, wie ja auch schon erwähnt, die Randgebiete dem Ackerbau vorbehalten. Es haben sich deshalb auch keine Randstraßen in Anlehnung an die Umwallung gebildet, und nur ein kleiner Ansatz dazu ist etwa in dem von der Hörster Straße abgehenden Straßenstück (a) zu erblicken.

Im Nordosten ist die Stadt dann in der späteren Zeit über die alte Stadtgrenze hinausgewachsen. Die Entwicklung wird so vor sich gegangen sein, daß Neusiedler, die sich vor dem Schmiedetor angebaut hatten, in den Stadtrechtsbezirk einbezogen wurden. Diese sogenannte „Neustadt" ist mit einer sichtbaren Abgrenzungslinie, etwa einem Graben umgeben worden. Das Schmiedetor wurde dabei vorgeschoben.[23]) In welche Zeit diese Entwicklung zu setzen ist, wird nicht ganz ersichtlich sein. Auf einem alten Plan des 17. Jahrhunderts[24]) ist ein vom Hauptgraben nach Nordosten abzweigendes Grabenstück zu erkennen. Der aus dem Jahre 1767 stammende Plan, welcher hauptsächlich benutzt wurde, verzeichnet jedenfalls die Erweiterung genau. Wir haben aber hier einen Beweis, daß Billerbeck lange seinen Charakter als Ackerbaustadt gewahrt hat, denn an Raum für eine Bebauung innerhalb der alten Stadtgrenzlinie dürfte es wohl nicht gefehlt haben.

Den angeführten Charakter unterstreicht auch das Bild des Grundrisses mit seinen Hauptstraßen, welches, abgesehen vom schematischen Stadtkern, einen sozusagen urwüchsigen Zug widergibt.

Bocholt.

Auf dem Grunde des späteren bischöflichen Haupthofes Welschelo errichtete der hl. Liudger die Pfarrkirche Bocholt. Diesen Namen trug nämlich der Hof; später ging jene Bezeichnung auf die dortige Siedlung über, während der Hof den eingangs erwähnten Namen annahm. Um die Pfarrkirche entstand eine Siedlung, welche im Jahre 1201 von Bischof Hermann II. Wigboldrecht erhielt. 1221 oder 1222 erteilte Bischof Dietrich III. dem Wigbold das Recht der Stadt Münster.[25]) Bocholts Lage ist hervorragend gekennzeichnet

[23]) Auf dem zit. Plan angegeben.
[24]) In den BK. Kr. Coesfeld, S. 17.
[25]) BK. Stadtkreis Bocholt, S. 3 f.

durch den dortigen Schnittpunkt zweier alter Heerwege und den Übergang über die Aa. Es war einmal die alte Straße, welche vom mittleren Niederrhein herkam und hier nach Überschreiten des Flusses nach Rheine weiterführte, sodann die vom unteren Niederrhein aus der Emmericher Gegend herkommende Straße, die nach Borken weiterlief.[26])

Auf der alten preußischen Urkatasterkarte von 1821 tritt uns das alte Bocholt noch in etwa entgegen. Wir bemerken die alte Umrißlinie, welche sich einem länglichen Oval nähert, darin die vier Tore den vier Hauptstraßen gemäß. Im Westen lag am Ende der Rawardistraße (1) das gleichnamige Tor, im Süden das Neutor, im Osten am Ende der Osterstraße das Ostertor und schließlich am Ende der Nordstraße, früher Viehstraße genannt das Vieh- bzw. Nordtor. Unmittelbar nach der Erteilung des Wigboldrechts wird man wohl mit der Befestigung der Ortschaft begonnen haben. Das Areal des Weichbilds Bocholt war im 13. Jahrhundert allerdings etwas verschieden von dem Bocholt der späteren Zeit. Da ist zunächst einmal der Lauf des Aaflusses hervorzuheben, welcher im Süden die Grenze bildete. Die Aa nahm aber nicht den Weg des späteren südlichen Stadtgrabens, sondern sie hatte einen mehr südlichen Verlauf, und das südliche Tor lag beim Übergang der entsprechenden Straße über diese sozusagen „südlichere" Aa, wobei wir uns die Straße etwas nach Osten verschoben denken müssen. Das östliche Tor lag an der Stelle des späteren Ostermarktes, da wo Osterstraße (2) und Königstraße (3) zusammenlaufen. Dieses spitzwinklige Zusammenlaufen der Straßen deutet wohl noch auf die ursprüngliche Torlage hin. Auch das Nordtor, bzw. Viehtor lag nicht an seiner späteren Stelle, sondern etwas nach Süden verschoben. Im Südwesten des Ortes floß die Aa in unmittelbarer Nähe der Rawardistraße.[27]) Eine zeichnerische Darstellung des ursprünglichen Bocholt enthalten im übrigen die Bau- und Kunstdenkmäler des Stadtkreises Bocholt in der geschichtlichen Einleitung.

Das Anwachsen der Stadtbevölkerung, hauptsächlich durch Zuwanderung eingetreten, ließ eine Erweiterung der Stadtfläche allmählich notwendig erscheinen. Die Neusiedler ließen sich im Osten, zum Teil auch im Nordosten, und zwar außerhalb der alten Stadtgrenze nieder, da der südliche Teil nahe der sumpfigen Aaniederung für eine Bebauung vorerst weniger in Betracht kam. Natürlich werden sich einige auch innerhalb der Stadtgrenze, soweit Platz vorhanden war, niedergelassen haben. Die Neusiedler sollten aber zugleich auch Neubürger werden; so mußte man die Stadtgrenze erweitern. Bis um etwa 1300 gelangte man hiermit zum Abschluß.[28]) Es wurde das nordöstliche Siedlungsgebiet, der sogenannte Schonen-

[26]) Ebendort.
[27]) Schmeddinghoff, Baugesch., S. 265.
[28]) a. a. O.

berg, der Stadt angegliedert, indem man eine neue Befestigungslinie schuf. Auch südöstlich von der Osterstraße kam eine kleinere Fläche hinzu. Im Süden wurde ein neuer Flußlauf geschaffen, welcher dann als Stadtbefestigung diente. Dabei wurde die Siedlungsfläche abgetrennt, die später noch lange Zeit als sog. „Butenstadt" bekannt war. Wir müssen sie uns zwischen dem alten südlichen Aalauf und dem nördlich davon gelegenen und von der „neuen" Aa gebildeten Stadtgraben denken, hauptsächlich wohl im Zuge der Neustraße (5), bzw. deren Verlängerung jenseits des Stadtgrabens nach Süden. Im 14. und 15. Jahrhundert waren hier übrigens noch einige Hausstätten vorhanden.[29]) Das südliche Tor wurde dabei nach Norden verschoben. Hiervon rührte dann wahrscheinlich der Name Neutor her. Die Änderung des Aalaufes zog sich bis in den südwestlichen Ortsteil hin, und zwar wurde dort das Stück a—b (Abb. 5) angelegt. Der alte Lauf nahe der Rawardistraße blieb als sog. „Binnenaa" weiter bestehen. Das westliche Tor behielt seine Lage. Aber Vieh- und Ostertor wurden nach Norden bzw. Osten vorgeschoben.[30])

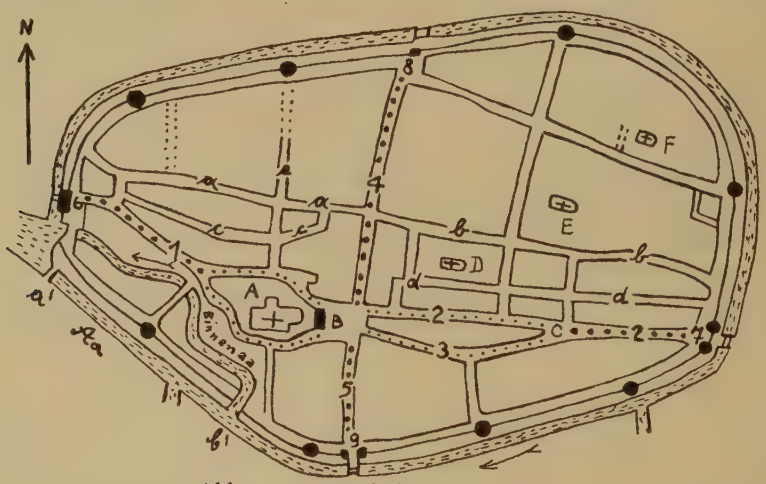

Abb. 5. Bocholt. 1 : 7 500.
A. St. Geogii. B. Markt mit Rathaus. C. Ostermarkt. D. Gasthauskirche.
E. Liebfrauenkirche. F. St. Agnes.
1. Rewardistraße. 2. Osterstraße. 3. Königstraße. 4. Viehstraße. 5. Neustraße.
6. Rewarditor. 7. Ostertor. 8. Viehtor. 9. Neutor.

So zeigt uns der Plan (Abb. 5) die Stadt Bocholt in einer fast regelmäßigen, ovalen, schönen Form, die sie nach der Einbeziehung des Schonenbergs und Abtrennung der Butenstadt erlangt und bis in die neueste Zeit hinein behalten hat. Die Preisgabe der Butenstadt

[29]) Ebenda, S. 266.
[30]) a. a. O.

wird wohl auch auf militärische Erwägungen zurückzuführen sein, denn es war immerhin mit großen Schwierigkeiten verbunden, einen vorspringenden Ortsteil erfolgreich zu verteidigen.

Die Befestigungsanlagen der Stadt wurden dann im Laufe der Zeit noch weiter ausgebaut. Um 1400 hören wir von einer steinernen Ringmauer. Beim Neutor befand sich der Bergfried, ein hoher Festungs- oder Wartturm. Die Zahl der Bergfriede wurde später noch erhöht. Die Tore bestanden in der Folgezeit aus Innen- und Außen- oder Vortor. Auch ein zweiter Graben wurde geschaffen. Dies fand durchweg in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts statt. Hierbei wird auch die Butenstadt weiter verkleinert worden sein. Im 16. Jahrhundert wurden die Befestigungsanlagen erneut vergrößert. Vor den Toren wurden Bastionen errichtet. Im 17. Jahrhundert wurde der Befestigungsring nach dem Muster der niederländischen Befestigungskunst ausgebaut, wegen seiner kostspieligen Unterhaltung aber nach dem Abzug einer hessischen Besatzung, welche hier während des 30jährigen Krieges von 1642 bis 1645 stationiert gewesen war, wieder abgebrochen.[31]) Der Grund für die fortgesetzte Befestigung der Stadt im Laufe der Jahrhunderte ist in ihrer exponierten Lage im Westen des Fürstbistums zu sehen, wo die Territorien von Cleve, Geldern und Kurköln zusammenstießen. So gewährte der Fürstbischof von Münster seiner Stadt Bocholt im Interesse ihrer Wehrhaftigkeit dauernd weitere Privilegien.[32])

Die vier Hauptstraßen Rawardi-, Neu-, Oster- und Viehstraße (später Nordstraße genannt) teilten die Stadt in vier sog. „Cluchten" oder Viertel. Der Schnittpunkt der beiden alten Heerwege wird in alter Zeit der Anstoß zu engerer Siedlungsbildung gewesen sein. In unmittelbarer Nähe der Wegkreuzung wurde dann die Pfarrkirche errichtet, umgeben von einem Kirchhof, der vermutlich befestigt war, um in kriegerischen Zeiten als Fluchtburg dienen zu können. Die jetzige St. Georgpfarrkirche steht an der Stelle der alten ursprünglichen hölzernen Pfarrkirche.[33]) Mit ihrem Bau hat man im Jahre 1415 begonnen.[34]) Unmittelbar an den Kirchplatz schließt sich der Markt an, welcher den Schnittpunkt der genannten Straßen selbst darstellt. Aber nicht nur die Straßenkreuzung an sich, sondern im besonderen noch das jeweilige Auftreffen der West-Ost-Straße in zwei Armen hat die fast rechteckige Gestalt des Marktplatzes hervorgerufen. Durch die Errichtung des heute noch bestehenden Rathauses an der Westseite des Marktes im Jahre 1618[35]) fällt die Rechteckgestalt noch mehr ins Auge.

---

[31]) Schmeddinghoff, S. 274.
[32]) Rathgen, Kap. 41. Die Bocholter Büchsen, S. 97.
[33]) Tibus, S. 1009.
[34]) BK. Bocholt, S. 21.
[35]) BK. Bocholt, S. 97.

Laßt uns nun den Lauf der vom Westen nach Osten führenden Durchgangsstraße verfolgen und dabei die Anordnung der Nebenstraßen betrachten. Zu der Durchgangsstraße läuft einmal die Verbindung Nobelstraße (a)-Langenbeckstraße (b) parallel. Innerhalb dieses „Streifens", den die genannte Nebenstraßenverbindung und die westöstliche Durchgangsstraße bildet, sind wiederum Nebenstraßen in der genannten Richtung und kurze Verbindungsgassen in der Nordsüdrichtung vorhanden. Es ist klar ersichtlich, daß wir in diesem sog. „Streifen" den am dichtesten besiedelten Teil der alten Stadt vor uns haben. Vor allem werden sich entlang der Durchgangsstraße und auch an den Seitenstraßen derselben Handwerker und Krämer niedergelassen haben.

Der geradlinige Verlauf der Gasthausstraße (b) sowie relativ zahlreicher Verbindungsgassen in dem östlichen Teil der angeführten Fläche, die alle rechtwinklig von der Hauptstraße ablaufen, lassen schließen, daß die Bebauung hier in ziemlich kurzer Zeit vor sich gegangen sein wird, sodaß man dort wohl schon schematisch bei der Festlegung der genannten Nebenstraßen vorgehen mußte. Man kann dann dieses Areal wohl als das neuere Kaufmannsviertel der Altstadt ansehen. Auch der dortige Nebenmarkt, der Ostermarkt, die Stelle des ursprünglichen Osttores, mag zu dieser Ansicht beitragen. In dem entsprechenden westlichen Teil des Streifens befindet sich die Gartenstraße (c), welche bei ihrem etwas gewundenen Verlauf darauf hindeutet, daß das dortige Gelände teilweise schon bebaut war, daß man also bei der Straßenanlage nicht schematisch vorgehen konnte. Die Straße ist vielleicht auch erst allmählich entstanden. Möglicherweise können wir in dem Areal nördlich der Rawardistraße den alten bäuerlichen Kern der Siedlung vermuten.

Die übrigen Viertel, welche man als Randviertel bezeichnen kann, sind lange Zeit wohl nur verhältnismäßig dünn besiedelt gewesen. Das südwestliche Viertel war ohnehin für die Bebauung nicht besonders geeignet, da dort die Binnenaa war. Im Nordwesten haben sich die Straßen, wie die heutige Realschulstraße (e) erst in jüngerer Zeit herausgebildet. Ebenso sind das Nordost- oder Schonenviertel und das Südostviertel von wenigen Straßen durchzogen gewesen, oder es waren nur klein Straßenansätze vorhanden. Man möchte allerdings stark vermuten, daß die Randviertel nicht an sich wegen geringer Einwohnerzahl dünner bebaut waren, als der Mittelstreifen, sondern wohl deshalb, weil, wie zu vermuten, die dort vorwiegend ländliche Siedelweise mehr Raum benötigte. Der Bau neuer Kirchen, wie der Liebfrauenkirche zu Beginn des 14. Jahrhunderts, der Gasthauskirche um die Mitte des 15. Jahrunderts und der St. Agneskapelle zu Ende des 15. Jahrhunderts [36]) lassen schließen, daß die Bevölkerung mit der Zeit weiter zunahm. Die Gasthauskirche

[36]) BK. Bocholt, S. 20 f.

wird allerdings mehr für die durchreisenden Fremden bestimmt gewesen sein.

Wenn wir von einer Siedlungsrichtung sprechen wollten, so müssen wir bei Bocholt sagen, daß dieselbe zum größeren Teile der von Westen nach Osten führenden Durchgangsstraße folgte, und vielleicht haben wir darin ein Argument für deren größere Bedeutung gegenüber der Süd-Nord-Straße zu erblicken. Freilich werden deren Seiten auch schon frühzeitig bebaut gewesen sein. Dies ist aus einer Tatsache besonders deutlich zu ersehen. Gartenstraße und Gasthausstraße, Nebenstraßen in dem westlichen und östlichen Teil des Mittelstreifens sind nicht über die Viehstraße hinweg miteinander verbunden, was doch aus ihrer Richtungstendenz heraus naheliegend gewesen wäre. Aber die beiderseits bebaute Viehstraße wird das Hindernis gewesen sein. Stellen wir uns nun noch einmal das ursprüngliche Bocholt vor der Abtrennung der Butenstadt vor, so erkennen wir die ehedem vorherrschende Süd-Nord-Tendenz in der Siedlungsentwicklung. Ähnliches wird uns später bei Warendorf nochmals begegnen. Zum Schluß sollen nun auch die Ringstraßen nicht unerwähnt bleiben, die sich in Anlehnung an den Verlauf der Mauer herausgebildet haben.

Borken.

Die ‚villa' Borken, aus der sich die Stadt entwickelt hat, stand ursprünglich nicht auf der Stelle der jetzigen Stadt, sondern nahe bei derselben, auf einem Platz, der später „Oldendorp" oder das „Oldendorper Feld" genannt wurde. Im „Oldendorp" Borken hat auch schon eine Pfarrkirche bestanden, wahrscheinlich auf dem Grundbesitz der Herren von Gemen. Gegen Ende des 12. Jahrhunderts, etwa 1180—1190 wurde die ‚villa' näher an die Aa und an die Äcker gerückt, die sich an diesem Flusse befanden.[37]) Das Oldendorper Feld lag nach der Tradition 1 km weit nordwestlich.[38]) Die Gründe für die Verlegung sind nicht klar ersichtlich. Vielleicht spielte dabei die Politik der Bischöfe von Münster gegenüber den Gemener Freiherren eine Rolle. Möglicherweise geschah die Verlegung von gemen'schem Gebiet auf bischöflichen Boden, die Herren von Gemen waren jedenfalls nicht dabei beteiligt.[39]) Es kann auch sein, daß militärische Gründe maßgebend gewesen sind[40]), denn von einem hochgelegenen Gebiet verlegte man die Siedlung in die Niederungen und Sümpfe der Aa, wo natürliche Gegebenheiten dem Orte einen beträchtlichen Schutz boten.[41])

[37]) Erpenbeck, S. 9 f.; H. Lünenborg in (8), S. 11 ff.
[38]) Brinkmann in (8), S. 21.
[39]) Lünenborg (8), S. 13.
[40]) Brinkmann (8), S. 21.
[41]) Lünenborg, S. 13.

Die neue Ansiedlung wurde bei der wachsenden Zahl der Bewohner mit städtischen Rechten ausgestattet.[42]) Wann Borken zur Stadt erhoben worden ist, kann nicht genau bestimmt werden. Im Jahre 1249 jedenfalls verlieh Bischof Otto II. Borken das Recht, einen viertägigen Jahrmarkt abzuhalten.[43]) Die Ortschaft wurde auch befestigt und zwar in der üblichen Weise mit Wall und Graben und später mit einer Mauer[44]), die noch an dem entsprechenden Ringstraßengürtel festgestellt werden kann. Die Mauer ist später noch mit Türmen versehen worden.

Borken lag an der wichtigen Straße Bocholt-Coesfeld-Münster, welche beim Brinktor im Nordwesten die Stadt betrat und sie durch das Tor im Osten, das Mühlentor wieder verließ. Innerhalb der Stadt war es der Straßenzug: Brink-, Heilige Geist- und Mühlenstraße. Genannte Straßen berührten den Markt, einen beinahe rechteckig geformten Platz, sowie den Kirchhof mit der Pfarrkirche an deren Nordseite. Zwischen diesem und dem Markt lag das alte Rathaus. Bemerkenswert ist aber der Bogen, den die Heilige Geiststraße beschreibt. Die Hauptstraße besitzt also keinen direkt geradlinigen Verlauf vom Ortsmittelpunkt zum Brinktor.

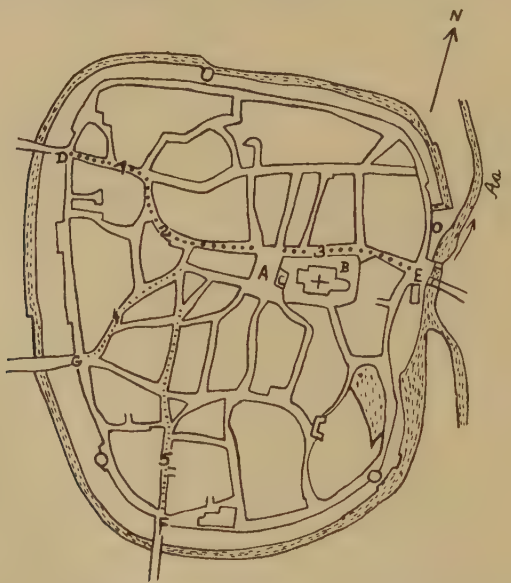

Abb. 6. Borken. 1 : 8 333.
A. Markt. B. Pfarrkirche. C. Rathaus. D. Brinktor. E. Mühlentor. F. Vennertor. G. Neutor.
1. Brinkstraße. 2. Heilige Geist Straße. 3. Mühlenstraße. 4. Neustraße. 5. Venner Straße.

[42]) Brinkmann, S. 21.
[43]) Brinkmann, S. 23; WUB III, Nr. 504.
[44]) Symann in (8), S. 60.

Dieses Moment stellen wir auch beim Venner- und beim Neutor fest. Im Osten war außer dem Mühlentor kein Ausgang vorhanden, denn dortselbst mußte die Borkener Aa überschritten werden. Diese speiste den Stadtgraben. — Der Borkener Grundriß [45]) zeigt uns neben den Hauptstraßen eine Vielzahl von Nebenstraßen und -gassen, wie wir es eigentlich nur noch bei einer geringeren Zahl von Orten in diesem Ausmaße vorfinden. Schon der Verlauf der genannten Durchgangsstraße läßt schließen, daß die Ortschaft vor der Befestigung schon relativ eng bebaut gewesen sein muß, wenigstens um den Ortskern herum. Hierzu ist noch anzuführen, daß das umliegende sumpfige Gelände zu einer konzentrierteren Besiedlung gedrängt haben wird. Es ist zwar gesagt, daß der Viehmarkt seinen alten Platz am Ausgang der Butenstadt gehabt habe [46]), aber diese wird sich wohl nur aus einigen Häusern zusammengesetzt haben.

In seinen ersten Jahren war Borken eine kleinere Gemeinde von Ackerbürgern und kleinen Handwerkern. [47]) Aber mit der Zeit vergrößerte sie sich, was sich aus den vielen Nebengassen zu ergeben scheint, die sich teils geradläufig als reine Verbindungswege herausgebildet haben oder solche, die einen Baublock aufteilten. Manche andere Verlaufen mehr oder weniger unregelmäßig. Nun, es darf hierzu angenommen werden, daß in einem solchen Falle schon lange bestehende Wohnstätten, kleinere Gehöfte oder etwa auch Grundstückgrenzen umgangen werden mußten. Wann sich die Straßen bzw. Gassen im einzelnen gebildet haben läßt sich kaum mehr vermuten. Man kann aber annehmen, daß sich während der Jahrhunderte immer wieder solche Straßen herausgebildet haben, wie beispielsweise der vorliegende Plan uns eine Anzahl von Straßen- oder Gassenansätzen sowie Sackgassen vorweist. Daraus können wir auf die Entstehungsweise der schon vorhandenen Nebenstraßen, zum mindesten für einen Teil von ihnen, schließen. Im ganzen aber ist daraus wohl zu entnehmen, daß Borken eine wohl langsame aber doch immerhin stetige Entwicklung durchgemacht hat.

Die Bedeutung, die der Ort auch noch in der späteren Zeit besaß, beweist uns ein Projekt aus der Zeit Christoph Bernhard von Galen (1650—1678). Ein Plan [48]) gibt den Umriß von Borken wieder, versehen mit einem Kranz von 8 Bastionen sowie einem Außengraben. Das Vennertor ist nicht vermerkt. Es finden sich in den späteren Plänen keine Spuren einer derartigen Befestigung. Daher muß angenommen werden, daß dieses Projekt nicht ausgeführt worden ist; das sumpfige Gelände wird einer Ausführung desselben vor allem wohl hinderlich gewesen sein.

---

[45]) Plan aus dem Jahre 1824 = Urkarte.
[46]) Brinkmann, S. 23.
[47]) a. a. O.
[48]) Im Staatsarchiv Münster.

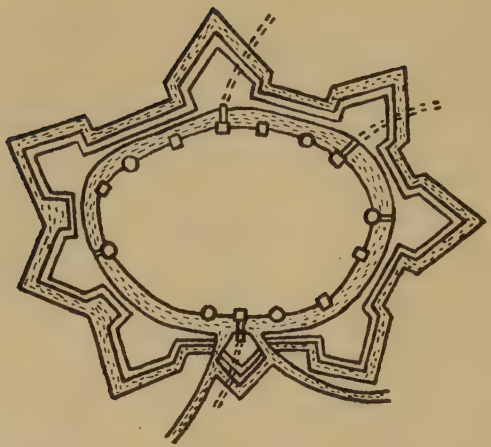

Abb. 7. Fortifikationsplan von der Stadt Borken zu Zeiten des Fürsten Christov Bernhard (1660). ca. 1 : 13 000.

Beim Neutor tut sich gleichsam zwangsläufig die Frage auf, ob es später als die andern Tore entstanden ist. Aus den Quellen ist darüber nichts zu entnehmen. Es ist möglich, daß er erst nach der Befestigung entstanden ist, denn die Neustraße (4) beschreibt dort einen geringen Bogen, ein Konvergieren, was bei den andern Straßen nicht so unmittelbar der Fall ist. Urkundlich taucht das Neutor sogar zeitlich früher als die andern Tore auf, was aber bei der Dürftigkeit des Quellenmaterials nichts besagen will. Möglich ist auch, daß es etwa eine bedeutende Ausbesserung, etwa nach einem Brande, erfahren hat und danach so benannt wurde. Nun, diese Frage ist nicht derart wichtig, als daß sie nicht offen gelassen werden könnte.

Coesfeld.

Das alte Coesfeld lag im Berkeltale am Schnittpunkt mehrerer größerer Wege. Dort befanden sich mehrere Höfe, unter anderem der dem Kloster Werden bis 1340 gehörige Hof Oldendorp und die Höfe Coesfeld und Varlar. Letztere gehörten den Grafen von Kappenberg. Auf dem Grunde des Hofes Coesfeld war eine Pfarrkirche, die Vorläuferin der Lambertikirche, errichtet worden, um welche sich eine geschlossenere Siedlung entwickelte, die um 1118 als ein „im Wachsen begriffenes Dorf" bezeichnet wird. 1122 wandelten die Kappenberger ihr Stammschloß bei Lünen und ihren Hof Varlar in ein Prämonstratenserkloster um und schenkten dem neuen Kloster den Hof Coesfeld. Von Bischof Werner von Münster erhielt es im Jahre 1137 die Kirche zu Coesfeld mit dem pfarramtlichen Recht,

und so wurde die Siedlung kirchlich, rechtlich und wirtschaftlich ein Varlarer Dorf. In der Zeit bis zum Beginn der Zugehörigkeit zu Münster im Jahre 1197, entstanden Streitigkeiten zwischen dem Abt von Varlar und dem Bischof von Münster. Letzterer hatte im Süden des Ortes die Jakobikapelle errichtet und so seine Absicht kundgetan, Coesfeld in seine Hand zu bekommen. Im Jahre 1195 erfolgte ein Abkommen zwischen beiden Parteien, demzufolge der Abt dem Bischof die Anwartschaft auf die Vogtei über Coesfeld zugestand, wofür er die Jakobikapelle erhielt. 1196 bekam der Bischof nach dem Tode Wigbolds von Horstmar, des letzten Varlarer Vogtes, die Vogtei über Coesfeld in die Hand. So konnte er 1197 dem Orte, nach allerdings mühsam erlangter Zustimmung seitens des Abtes, das Recht der Stadt Münster erteilen. Schon unter Varlar soll Coesfeld um das Jahr 1180 das Recht eines Wigbolds erlangt haben und mit Wall und Graben befestigt worden sein.[49])

Von der Anlage eines doppelten Walles und einer Mauer hören wir dann um die Mitte des 13. bzw. zu Beginn des 14. Jahrhunderts.[50]) Die Befestigungslinie hatte fünf Tore, das Süring-, Vieh-, Walkenbrücken-, Münster- und das Letter Tor. Ebensoviele Hauptwege und Straßen betraten durch genannte Tore die Stadt, nämlich durch das Süringtor die Straße von Bocholt über Borken, durch das Viehtor die von Ahaus kommende Straße, die von Münster kommende Straße benutzte das Münstertor und schließlich bestand noch eine Verbindung zwischen Dülmen und Coesfeld, wofür das Letter Tor den Eingang bildete. Wie schon in einem vorigen erwähnt, lag Billerbeck abseits von den größeren und wichtigen Straßen. Zwischen Coesfeld und Billerbeck bestand eine Verbindung. Dies war ein weniger bedeutender Landweg, welcher vom Walkenbrückentore ausging.[51])

Im Laufe der Zeit wurden die Befestigungsanlagen immer wieder verstärkt, was ein Licht auf die bedeutungsvolle Lage der Stadt wirft. Bis 1500 wurde eine zweite Mauer fertiggestellt, die mit Schanzwerk versehen war und im 16. Jahrhundert noch durch Anlage von Bastionen und Vorwerken verstärkt wurde.[52]) Während der Regierungszeit des wohl bedeutendsten Fürstbischofs von Münster, Christoph Bernhard von Galen (1650—1678), wurde eine letzte Erweiterung der Festungswerke vorgenommen, außerdem wurde im Norden der Stadt eine Zitadelle errichtet.[53]) Dadurch mußten zwangsläufig einige Veränderungen im Festungsring vorgenommen werden. Letter Tor und Münstertor wurden geschlossen, zwischen beiden aber, am Ende der Beginenstraße (19) brach man das „neue“

[49]) Huer, S. 3; BK. Kr. Coesfeld, S. 33 ff.
[50]) BK. Kr. Coesfeld, S. 35.
[51]) Le Coq, Sect. 12.
[52]) BK. Kr. Coesfeld, S. 41.
[53]) Huer, S. 6.

Münstertor. Da die errichtete Zitadelle den Ausgang aus dem Viehtor behinderte, wurde westlich von diesem das „neue“ Marientor geschaffen, von wo der Weg durch die Außenwerke der Zitadelle ins Freihe führte. Zwischen Letter Tor und Süringtor wurden zwei neue Bollwerke erbaut, deren eines, das ehemalige St. Jakobsbollwerk das heutige Kupfertor ist.[54])

Mit dem Tode Christoph Bernhards war allerdings auch die Blütezeit der Stadt vorüber. In den letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts begann man mit der Niederreißung der Festungsanlagen, da deren Unterhaltungskosten zu hoch waren, und im siebenjährigen Kriege zerstörten dann die Franzosen die inneren Werke der Zitadelle sowie die restlichen noch stehengebliebenen Festungswerke der Stadt.[55])

Abb. 8. Coesfeld (17. Jahrh.). 1 : 8 333.
A. St. Lamberti. B. Markt. C. Rathaus. D. St. Jakobi. E. Jesuitenkirche. F. Süringtor. G. Latter Tor. H. Neues Münstertor. I. Münstertor. K. Walkenbrückentor. L. Viehtor. M. Neues Marientor.

Ein wichtiges Moment im Stadtgrundriß von Coesfeld ist der Lauf des Berkelflusses durch die Stadt. Dies ist nur noch bei wenigen andern Städten des Territoriums zu verzeichnen. Da die Berkel

[54]) Huer, S. 6 ff.; BK. Kr. Coesfeld, S. 43 (Plan).
[55]) Huer, S. 10.

eine für mittelalterliche Verhältnisse immerhin nicht zu übersehende Breite aufweist, so ist anzunehmen, daß sie in mancher Hinsicht ein trennendes Moment darstellte. Die alte Coesfelder Bürgerschaft bestand im ganzen aus vier Abteilungen, Kluchten genannt. Wir hatten hier die Große, die Kleine und die Brink-Klucht, welche alle in der Lamberti-Hauptklucht zusammengefaßt waren. Hinzu kam die Jakobi-Hauptklucht.[56]) Wir dürfen nun annehmen, daß die drei erstgenannten den unzweifelhaft älteren Teil des Ortes auf der rechten Berkelseite bildeten, sodaß der Fluß also die beiden Hauptkluchten schied. Die schon oben erwähnte Jakobikapelle war im Jahr 1248 zur zweiten Pfarrkirche erhoben worden[57]), ein Zeichen, daß hier im südlichen Stadtteil die Besiedlung schon stark forgeschritten war. Die neue Pfarrkirche befand sich an der Letterstraße, jener Hauptstraße, welche, wie schon vorher einmal angeführt, vom Letter Tor ab nach Dülmen führte. Aber auch im Zuge der andern Hauptstraßen wird man sich in früher Zeit angebaut haben, wie das ja mit Vorliebe an größeren Straßen geschah, allerdings nicht allzuweit vom Ortsmittelpunkt entfernt. Darauf ist zum Teil die für die frühe Zeit relativ räumlich weit ausgedehnte Befestigungslinie zurückzuführen. Bei der Festlegung derselben wird man wahrscheinlich die schon vorgeschrittene Besiedlung längs der der Hauptstraßen, vor allem Münster-, Süring- und Letterstraße berücksichtigt haben müssen, verbunden mit dem Gesichtspunkt, daß der freibleibende Raum innerhalb der neuen Befestigung etwa zuziehenden Neubürgern vorbehalten bliebe. Andererseits sollten dadurch auch solche angelockt werden, sich in der Stadt anzubauen.

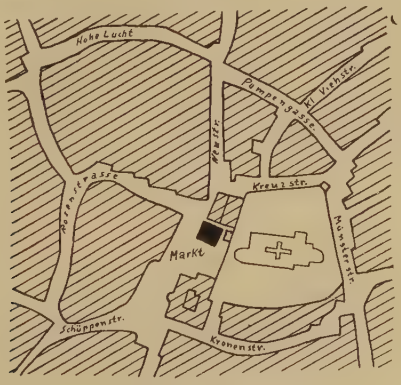

Abb. 9. Stadtkern von Coesfeld. 1 : 5 000.

Außer den drei bereits genannten Hauptstraßen, gab es noch zwei andere Straßenverbindungen, welchen man jene Eigenschaft

[56]) BK. Kr. Coesfeld, S. 36.
[57]) Ebendort.

zukommen lassen konnte. So gelangte man von der Lambertikirche durch die Walkenbrückenstraße (4) und den östlichen Teil der Mühlenstraße (4 b) zum Walkenbrückentor, und durch dei Große Viehstraße (5) zum Viehtor. Die Hauptstraßen laufen alle auf den Stadtkern zu; das ist das Areal der Lambertikirche mit dem sie umgebenden ehemaligen Kirchhof, das umrahmt ist vom nördlichen Ende der Münsterstraße (3), von der Kreuzstraße (5a), vom Markt und von der Kronenstraße (4 a). Die Walkenbrückenstraße (4) trifft dabei auf die Münsterstraße. So treffen Letterstraße, welche von da ab, wo sie mit der Kupferftraße (13) zusammentrifft, Schüppenstraße (2a) heißt, und Süringstraße (1) zusammen. Unmittelbar hiernach erweitert sich diese Straße gegen den Marktplatz hin. Dieser ist, ähnlich wie bei Borken, in unmittelbarer Verbindung mit dem ehemaligen Kirchplatz, und zwar, ebenso wie dort, nicht in direktem Zuge der wichtigsten Haupstraße. Diese besteht aus der Verbindung: Süringstraße (1), Nordende der Schüppenstraße (2a), Kronenstraße (4a) und Münsterstraße. Sie war also das innerstädtische Teilstück der großen, schon mehrfach erwähnten westöstlichen Heeres- und Verkehrsstraße, die im Territorium selbst Bocholt über Borken und Coesfeld mit der Hauptstadt Münster verband. Diese Straße hatte bei Coesfeld die Berkel zu überschreiten, und es ist klar, daß der Übergang an die dafür günstigste Stelle gebunden war. So kommt es, daß wir bei Coesfeld, wie auch in ähnlichen andern Fällen, die wichtigste Durchgangsstraße nicht in einer geraden oder ungefähr geraden Linie vorfinden. Der alte Kern der Siedlung Coesfeld lag so im wesentlichen nördlich von der Hauptverkehrsstraße. Dieser wurde im einzelnen schon umrissen, wobei noch hinzuzufügen ist, daß auch benachbarte Straßen wie Rosenstraße (10), Pumpengasse (8) und etwa der untere, d. h. südliche Teil der Neustraße (9) sowie der östliche Teil der Hohen Lucht (11a) schon hinzugehörten. Auch südlich der angeführten Verkehrsstraße wird zweifellos im Laufe der Zeit Besiedlung stattgefunden haben, sodaß der alte Kern allmählich bis zum Flusse anwuchs. In Frage kommt hierfür das Areal zwischen Schüppenstraße (2a) und Münsterstraße, wo sich dann die Kuchenstraße (14) herausgebildet hat.

Im nordöstlichen Teil der Stadt haben wir die Kleine Viehstraße (6), Weberstraße (7), Mühlenstraße (4b) und Walkenbrückenstraße. Diese zeigen, abgesehen von der Weberstraße, einen teilweise gewundenen Verlauf, woraus zu erschließen ist, daß sie entwicklungsmäßig in die Frühzeit der Siedlung zu legen sind. Nach der Festlegung der Tore in der Befestigung werden sie möglicherweise auch gleichsam zwangsläufig den neuen Toren haben zustreben müssen, was zu der, im kleinen gesehen, bogenläufigen Form beigetragen haben mag. Die Weberstraße ist ob ihres geradlinigen Verlaufes wohl eine später entstandene Verbindungsstraße. Auch die von der Pumpengasse (8) ausgehende und dem Viehtore zustrebende Kleine

Viehstraße ist vermutlich eine jüngere Verbindungsstraße, wird aber möglicherweise schon früh entweder als Stichsträßchen oder als eine Art Verbindungsfeldpfad vorhanden gewesen sein. Im ganzen wäre zu sagen, daß hier im Nordosten schon frühzeitig eine dichtere Besiedlung stattgefunden hat und auch wohl südlich der Walkenbrückenstraße. Rückschließend von dem erwähnten ungeradlinigen Verlauf der dortigen Straßen ist man geneigt, für das nordöstliche Ortsgebiet vorwiegend ländliche Wohn- und Wirtschaftsweise anzunehmen. Im großen gesehen fügt sich dieser alte Siedlungskomplex von „Lambertiviertel" und „Walkenbrückenviertel" topographisch gut dem Bogen ein, den die Berkel hier bildet.

Jüngerer Herkunft sind die Areale, welche man „Süringviertel", mit Hohe Lucht (11b) und „Jakobiviertel" mit Poststraße (12), Kupferstraße (13), Pfauengasse (15), Hinterstraße (16), Ritterstraße (17) und Kellerstraße (18) benennen kann. Der geradlinige Verlauf der Straßen läßt durchaus auf planmäßige Bebauung schließen, zumindest aber auf planmäßige Weiterführung solcher Straßen oder Wege, die von früher her vielleicht schon als sogenannte Stichstraßen vorhanden waren. Im Jakobiviertel werden vor allem die Neubürger angesiedelt worden sein, vermutlich zum großen Teil Gewerbetreibende. Zuletzt muß dann noch das „Münsterviertel" genannt werden, begrenzt von der Beginenstraße (19) im Westen und hinaufführend bis zu dem Berkelknick im Nordosten. Dichtere Besiedlung haben wir hier im Zuge der Münsterstraße und Beginenstraße, während das Areal östlich der Münsterstraße wiederum dünner bebaut ist.

Das alte Coesfeld setzt sich also aus verschiedenen Siedlungskomplexen zusammen, deren Haupttrennungslinie die Berkel ist. Der alte Siedlungskern lag auf der rechten Berkelseite. Hier haben wir das Element des allmählich Gewordenen, dort, auf der linken Flußseite mehr das Element des Gegründeten. Dabei müssen die Hauptstraßen Münsterstraße und Letterstraße (2) von dem Moment des Planmäßigen ausgeschaltet werden, wie oben schon einmal dargelegt wurde.

Dülmen.

Die erste urkundliche Erwähnung Dülmens stammt aus dem Jahre 889. Dort befand sich ein Hof, der schon seit alters her dem Bischof gehörte und einer von den 8 Haupthöfen war, welche Ludwig I. (1169—1173) wieder in eigene Verwaltung nahm. Auf dem Grunde dieses Hofes war eine Pfarrkirche errichtet worden, um welche sich dann die Ortschaft Dülmen entwickelt hat. Bischof Otto III. beabsichtigte, im Jahre 1304 dem Orte Wigboldrecht zu erteilen. Dies ist aber nicht ausgeführt worden, sondern erst der zweite Nachfolger Ottos III., Bischof Ludwig II. verlieh 1311 Dülmen

städtische Rechte.[58]) Zu Beginn des 14. Jahrhunderts war Dülmen befestigt worden, wohl schon vor der Stadtrechtbegabung. Wall und Graben bildeten die erste Befestigung. Später wurde noch ein zweiter Graben angelegt, während der innere Wall durch eine Mauer ersetzt wurde.[59])

Aus dem Dülmener Grundriß läßt sich eine deutlich wahrnehmbare Kernfläche herauslesen. Diese wird von den Hauptstraßen umgangen. Diese sind: Münsterstraße (2), Lüdinghauserstraße (1), Marktstraße (3) und Bergstraße (5), die zusammen ein fast rechteckiges Areal umschließen. In der Südwestecke dieser Kernfläche bemerken wir dann wiederum ein herausragendes kleineres Areal, den ehemaligen Kirchhof mit der Pfarrkirche. Das ganze Gelände aber war der Grund des alten bischöflichen Hofes, welcher in der Zeit vor der Stadtrechtbegabung mit Wall und Graben umgeben war.[60]) Wie lange diese „innere" Befestigung noch bestanden hat, ist nicht zu ermitteln, denn mit der Zeit wurde die Fläche immer weiter bebaut. Es entstanden die Gassen, welche das ehemalige Haupt- oder Richthofareal durchziehen. Auch wird man sich an den Seiten, den Hauptstraßen entlang, mehr und mehr angebaut haben. Es darf wohl an-

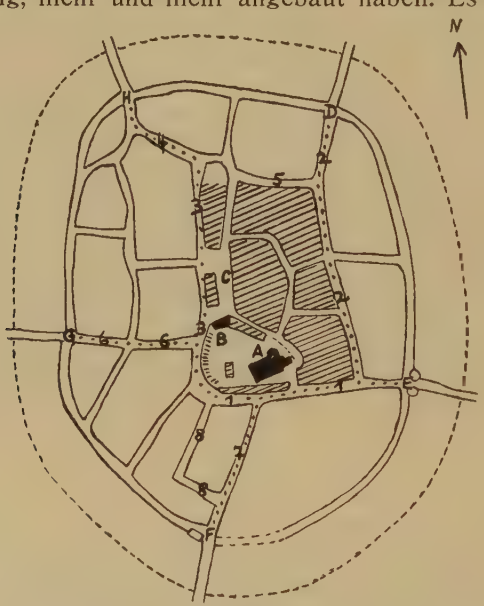

Abb. 10. Dülmen. 1 : 7 500.
A. Pfarrkirche. B. Rathaus. C. Markt. D. Münstertor. E. Lüdinghauser Tor. F. Burgtor. G. Neutor. H. Coesfelder Tor.

[58]) Tibus, S. 756; BK. Kr. Coesfeld, S. 75; Weskamp, S. 7 ff.
[59]) BK. Kr. Coesfeld, S. 76.
[60]) Weskamp, S. 38.

nommen werden, daß die bezeichnete Fläche ehedem mehr gerundet ausgesehen hat und erst durch die nachträgliche Bebauung mehr zu einem ungefähren Rechteck wurde. Angedeutet finden wir dies noch in der Südwestecke, da wo Markt- und Lüdinghauserstraße zusammenlaufen; diese Ecke hieß früher „Sack". Das Gelände fällt im übrigen hier nach Westen zu etwas ab; der Kirchplatz liegt höher als die Marktstraße und das Südende der Lüdinghauserstraße. Innerhalb des Richthofes wurde der Markt abgehalten.[61])

Münster- und Lüdinghauserstraße wurden schon genannt. Die entsprechenden Tore waren das Münstertor und das Lüdinghauser Tor. Im Süden lag das Burgtor. Von hier führte die Straße nach Haltern weiter. Die wichtige Straße, an der Dülmen lag, war die von Münster nach Haltern zum Lippeübergang führende große Verkehrsstraße. Von der Nordwestspitze der Kernfläche sehen wir die Coesfelderstraße ablaufen und durch das Coesfelder Tor die Stadt verlassen. Hierin haben wir die alte Verbindung nach Coesfeld. Außerdem bestand noch das Neutor, das aber später errichtet worden war.[62]) Die Neustraße (6) ist möglicherweise ein durch die Befestigung abgetrennter ehemaliger Feldweg gewesen, dem dann später durch die Toranlegung seine ehemalige Funktion wiedergegeben wurde. Die übrigen außerhalb des Stadtkerns liegenden Straßen haben wir als Wohn- und auch als Verbindungsstraßen oder -gassen anzusehen, die teils älterer, teils jüngerer Herkunft sein dürften. Die Neue Burgstraße (8) etwa ist wohl eine jüngere Anlage; sie teilt den dortigen Baublock auf. Das südöstliche Gelände war in älterer Zeit dünner besiedelt. Später wurde dort das herzoglich-croy'sche Schloß errichtet.

Haltern.

Haltern hat sich um die dortige Pfarrkirche herum entwickelt, die zwar erst 1188 urkundlich genannt wird, aber doch aus der Zeit des hl. Liudger stammen dürfte und auf dem Grunde des dortigen bischöflichen Hofes errichtet war. Dieser gehörte ebenfalls mit zu den ältesten bischöflichen Haupthöfen. Bischof Eberhard von Münster beschloß im Jahre 1288 oder 1289, die ‚villa' Haltern zu befestigen und ihr Weichbildrecht zu erteilen. Dies geschah. Die alte ‚curia' blieb bestehen.[63]) Sie lag im Südosten der Stadt, und auf dem zugrunde liegenden Plan von 1825 ist das Areal des alten „Richthofes" noch vermerkt. Vermutlich war dieser Hof schon seit alters her befestigt gewesen.[63])

---

[61]) Weskamp, S. 38.
[62]) BK. Kr. Coesfeld, S. 76.
[63]) BK. Kr. Coesfeld, S. 99 ff.

In Haltern tritt uns sehr schön das Beispiel eines strahlförmigen Grundrisses entgegen, wie die Bezeichnung hierfür lautet. Dieses Moment werden wir in dieser Ausprägung später noch einmal bei der Burgsiedlung Friesoythe wiederfinden. Hier haben wir etwa in der Stadtmitte den Marktplatz, wo die vier Hauptstraßen zusammentreffen. Genau genommen ist es eine Durchgangsstraße, auf welche die beiden andern Straßen auftreffen. Jene war die schon bei Dülmen erwähnte Verkehrsstraße von Münster zur Lippe, die durch das Münstertor einlief und den Ort durch das Merschtor im Südwesten verließ. Haltern war eine der wichtigsten Flußübergangsstädte des Fürstbistums, denn hier mußte der von Köln nach Münster gerichtete Verkehr die Lippe überschreiten. [64]) Durch das Lippetor im Osten lief eine aus östlicher Richtung von Werne herkommende Straße in die Stadt ein. Die andere Hauptstraße, welche am Markt auflief, war das Ende eines früher weniger bedeutenden Landweges, der durch das im Nordwesten gelegene Reckumer Tor einlief. [65])

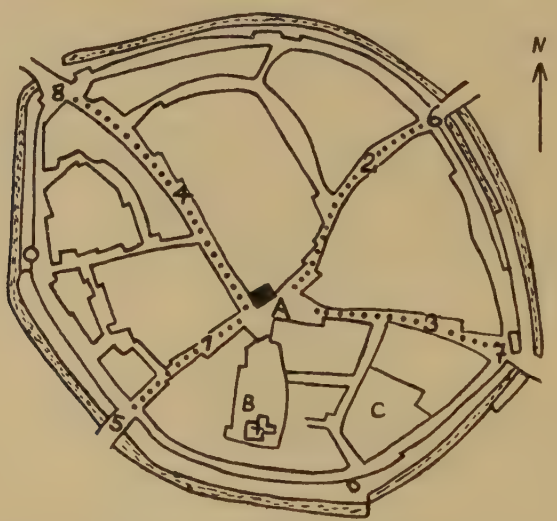

Abb. 11. Haltern. 1 : 5 625.
A. Markt mit Rathaus. B. Pfarrkirche. C. Stätte des ehemal. Richthofes.
1. Merschstraße. 2. Mühlenstraße. 3. Lippestraße. 4. Reckumer Straße.
5. Merschtor. 6. Münstertor. 7. Lippetor. 8. Reckumer Tor.

Durch die Straßen wurde die Stadt in das westliche Gampoter Viertel, das nördliche Große Viertel, das östliche Kleine Viertel und das südliche Kirchhofer Viertel eingeteilt. In letzterem lagen Pfarrkirche und Richthof. Die alte Pfarrkirche ist übrigens im Jahre 1875

[64]) Seeger, S. 23.
[65]) Le Coq, Sect. 12.

abgebrochen und eine neue erbaut worden.[66]) In einer Urkunde aus dem Jahre 1380 ist von einer Hausstätte (area) in der Stadt ‚inter curtem de Halteren et inter cymiterium ecclesie' die Rede.[67]) Hierin haben wir nun den alten Urkern der Siedlung zu erblicken, natürlich zusammen mit dem anliegenden Marktareal, wo im Jahre 1575 das Rathaus errichtet wurde.[68])

Die Hauptstraßen stellten das Großelement des Halterner Grundrisses dar. Nebenstraßen haben sich, abgesehen vom westlichen Viertel, nur wenige herausgebildet, und zwar auch nur allmählich, wie man aus deren Verlauf schließen kann. Haltern wird also, wirtschaftlich gesehen, ein weniger bedeutender Ort gewesen sein. Seine große Bedeutung lag auf militärischem Gebiet, indem es nämlich den wichtigen Lippeübergang zu schützen hatte und somit ein Bollwerk gegen feindliche Einfälle von dieser Seite her bildete. Es war unmittelbar nach der Erlangung des Weichbildrechts befestigt worden. War es zuerst nur ein Wall mit einem Graben, so wurde zu Beginn des 15. Jahrhunderts die Befestigung verstärkt, indem eine mit Türmen versehene Mauer errichtet wurde.[69]) Darauf weisen die Ringstraßen hin, welche den ganzen Ort umziehend, den Verlauf der ehemaligen Festungswerke, die im Jahre 1767 eingeebnet wurden[70]), noch andeuten. Haltern hatte außerdem eine günstige Schutzlage. Es lag nicht unmittelbar an der Lippe und auch nicht an deren Nebenfluß, der Stever, sondern von beiden etwas entfernt in dem von ihnen gebildeten Winkel. Die Stadt konnte nicht unmittelbar am Flusse liegen, weil bei einem solchen Zusammenfluß, besonders bei Hochwasserstand, viel Schlamm abgesetzt wurde, der eine Siedlung zum Ausweichen zwang. Der Vorteil aber war, daß der Ort auf zwei Seiten von Wasser und Sumpf geschützt war.[71])

Lüdinghausen.

Lüdinghausen war schon frühzeitig ein bedeutenderer Ort. Die vom hl. Liudger auf dem Grunde des alten Hofes „Lüdinghausen" errichtete Kapelle gehörte mit demselben zum Stift Werden.[72]) Der dortige Abt erhielt 974 von Kaiser Otto II. das Recht für Lüdinghausen, dortselbst einen Jahrmarkt abzuhalten und Münzen zu schlagen.[73]) Der Abt hatte das Geschlecht der späteren Herren von

[66]) BK. Kr. Coesfeld, S. 103, Anm. 2.
[67]) INA. Kr. Coesfeld, S. 260.
[68]) BK., S. 100.
[69]) a. a. O.
[70]) a. a. O.
[71]) Becker, S. 12.
[72]) Hömberg, S. 11 und 13.
[73]) Tibus, S. 767 f.

Lüdinghausen mit den Klostergütern belehnt.[74]) Vor 1270 wurden dort zwei feste Burgen errichtet, die „alte" Burg Lüdinghausen und die Burg Wolfsberg, welche eine Nebenlinie der Lüdinghauser innehatte. Die Ortschaft, welche sich im Schutze der beiden Burgen stärker entwickelt hatte, erhielt 1308 seitens der Herren von Lüdinghausen Stadtrecht.[75]) Die Herrschaft Lüdinghausen kam im Jahre 1448 an das Fürstbistum. Vorher waren in den Jahren 1427 und 1430 zwischen dem Lehnsträger Ludolf von Lüdinghausen und dem Bischof von Münster Erbverträge geschlossen worden, zu welchen der Werdener Abt 1439 seine Zustimmung gegeben hatte.[76])

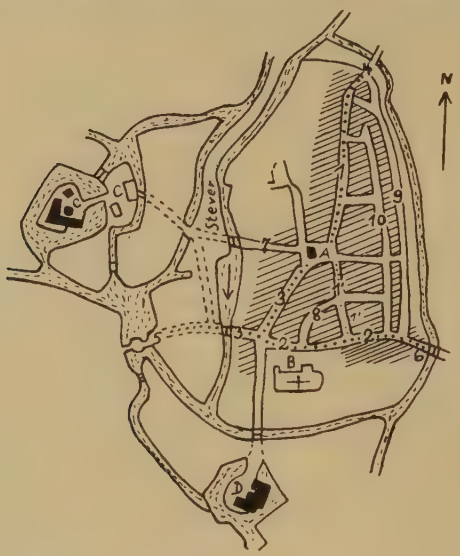

Abb. 12. Lüdinghausen. 1 : 10 000.
A. Markt mit Rathaus. B. Pfarrkirche. C. Burg. D. Haus Wolfsberg.
1. Münsterstraße. 2. Mühlenstraße. 3. Langenbrückenstraße. 4. Münstertor.
5. Langenbrückentor. 6. Mühlentor.

Die beiden Burgen boten der Ortschaft einen wesentlichen militärischen Schutz, aber sie selbst war außerdem noch mit Wall und Graben befestigt, wobei an der West- und Südseite der Steverfluß die Funktion des Stadtgrabens besaß. Das niedrungsreiche Gelände erlaubte es, daß dieser Fluß das ganze Grabensystem der Burgen sowie der Stadt mit Wasser versorgte. Die Stätte der alten Burg nahm in der neueren Zeit das Amtshaus ein, welches in den Jahren 1569 bis 1573 erbaut wurde.[77]) Ein zweiter Graben lief zwi-

[74]) Schwieters (79), S. 122.
[75]) Schwieters (79), S. 84 f.
[76]) Schwieters (79), S. 150.
[77]) Hömberg, S. 18.

schen alter Burg und Stadt der Stever in etwa parallel, und an diesem lag im Westen eins der drei Tore, das Langenbrückertor. Auf der gegenüberliegenden Seite lag im Osten das Mühlentor. Im Norden hatten wir das Münstertor. Vom westlichen und nördlichen Tore ab führten die Straßen, welche Lüdinghausen mit Dülmen und Münster verbanden. Von der Mühlenpforte führten weniger bedeutende Wege ab.[78])

Die den Ort in der Längsrichtung durchlaufende Münsterstraße (1), deren unterer Teil Kleine Münsterstraße (1) genannt ist, bildet zusammen mit der Mühlenstraße (2) eine Art T. Beide Straßen werden aber westlich durch die Langenbrückenstraße (3) verbunden, die zusammen mit der Münsterstraße die Hauptdurchgangsstraße bildete. Die westliche Fortsetzung der Münsterstraße gehörte mit zur Langenbrückenstraße. Die Stelle, wo Langenbrückenstraße und Münsterstraße zusammentreffen, ist zum Marktplatz ausgestaltet worden, welcher ehedem auch das Rathaus beherbergte. Diese genannten Straßen stellten also gleichsam das Gerüst des Grundrisses dar. Parallel zur Münsterstraße und zum östlichen Wall bemerken wir als Nebenstraßen die Hermannstraße (10), und die Wallgasse (9), wobei dann zwischen ersterer und Münsterstraße Verbindungsgassen entstanden sind. Auch die Kirchstraße (8), Verbindung zwischen Mühlen- und Münsterstraße, darf nicht außer Acht gelassen werden, denn ihr bogenartiger Verlauf läßt gegebenenfalls auf urwüchsiges und allmähliches Entstandensein schließen.

Wir bemerken am Lüdinghauser Grundriß die vorwiegende Bebauung der östlichen Stadthälfte. Westlich von der oberen Münsterstraße liegt ein immerhin ziemlich weitgeräumiges freies Gelände, in das nur eine Sackstraße führt. Auch südlich der Mühlenstraße sehen wir das Areal relativ dünn bebaut. Der Grund wird wahrscheinlich in der Beschaffenheit des Geländes zu sehen sein. So haben sich denn auch dort keine Straßen oder Wege in Anlehnung an den Wall gebildet, und es ist daraus zu schließen, daß an der West-, wie auch an der Südseite kein Wall bestanden hat, weil eben die Stever genügenden Schutz bot. Auch ist die Anlage eines Walles am Flußufer immer mit erheblich großen technischen Schwierigkeiten verbunden.

Zur alten Burg führte die Borgstraße (7), zur Burg Wolfsberg die Wolfsbergstraße (11). Beim Übergang genannter Straßen über die Stever befanden sich zwei Nebentore, das Borgtor und das Wolfsberger Tor.[79]) So haben die beiden auch zu einem gewissen Teil mit zur Grundrißgestaltung beigetragen. Die Lüdinghauser Pfarrkirche lag mit Pastorat im südwestlichen Stadtteil auf dem Grunde des Hofes Lüdinghausen[80]), wie schon eingangs erwähnt,

[78]) Le Coq, Sect. 13.
[79]) Hömberg, S. 58.
[80]) Hömberg, S. 15.

sodaß die jetzige Kirche im wesentlichen wohl die Stelle der ursprünglichen Pfarrkirche einnimmt. Mit dem Bau der jetzigen Kirche wurde übrigens 1507 begonnen; vollendet war er 1558.[81])

Rheine.

Die Stadt Rheine ist auf dem Grunde eines alten kaiserlichen Domanialhofes, der ‚curia Rene', auch ‚Vronehof', d. i. Herrenhof, genannt, entstanden, welchen Kaiser Ludwig der Fromme im Jahre 838 dem 822 als auf sächsischem Boden ersten gegründeten Frauenkloster Herford geschenkt hat. Hier, beim Emsübergang, einer leicht zu überschreitenden Furt, kreuzten sich zwei alte Heerwege. Die Ortschaft geht als geschlossenere Siedlung gleichsam auf die alte Pfarrkirche zurück, welche auf dem Grunde des genannten Hofes errichtet worden war und um welche sich der Ort mit der Zeit entwickelt hatte.[82]) In den Jahren 1273 und 1284 ist vom Weichbildrecht in Rheine die Rede. Im letzteren Falle erwirbt nämlich der Bischof nach genanntem Recht in der ‚villa' Rheine fünf Grundstücke.[83]) Schon 1281 hatte er die Vogtei über den Herforder Fronhof erworben[84]), und das Streben der Bischöfe ging dorthin, die ganze ‚villa' Rheine in Besitz zu bekommen. Im Jahre 1282 hatte ein Otto von Haren dem Hochstift Münster einen Hof in Rheine als Lehen übertragen[85]), und dies ist möglicherweise der bischöfliche Amtshof, welcher sich nahe beim Münstertore im südlichen Stadtteil befand.[86]) Bischof Ludwig II. sicherte dann seinen Besitz in Rheine durch dort angelegte Befestigungen. Diese werden im Jahre 1323 erwähnt.[87]) Derselbe Bischof war es dann, der im Jahre 1327 dem Orte kurzerhand das Recht der Stadt Münster erteilte. Dies war ein Eingriff in die Rechte der Herforder Äbtissin, den der Bischof sich aber erlauben konnte, weil er die Zustimmung der Bewohner fand, die von der Äbtissin keinen genügenden militärischen Schutz erwarten konnten.[88])

Auf einer erhöhten Stelle hatte die Pfarrkirche von Rheine zusammen mit dem sie umgebenden Kirchhof eine dominierende Lage inne. Man wird wohl nicht fehlgehen, anzunehmen, daß letzterer in alten Zeiten befestigt gewesen ist. Unmittelbar vor dem Kirchplatz lag das Rathaus und der Markt, und hier dürfte auch der ursprüngliche Schnittpunkt der beiden sich kreuzenden Heerwege gewesen

---

[81]) Hömberg, S. 66.
[82]) BK. Kr. Steinfurt, S. 94; Führer, S. 3 f., 6 ff.
[83]) Führer, S. 14; WUB III, u. 1253.
[84]) Führer, S. 16.
[85]) Führer, S. 17; WUB III, Nr. 1178.
[86]) BK. Kr. Steinfurt, S. 96.
[87]) Führer, S. 17.
[88]) a. a. O.

sein. Das war einmal die Straße von Münster zur Nordsee (Friesland), und dann eine von Bentheim her ins Osnabrücker Land führende Straße. Diese kam von den Niederlanden her.[89]) Bevor Rheine befestigt war, werden beide Verkehrsstraßen den Ort wohl an verschiedenen Stellen verlassen haben und nicht etwa, worauf hier hingewiesen werden soll, beispielsweise im Nordwesten keinen gemeinsamen Ausgang gehabt haben, wogegen später von beiden das Thietor dazu benutzt wurde.

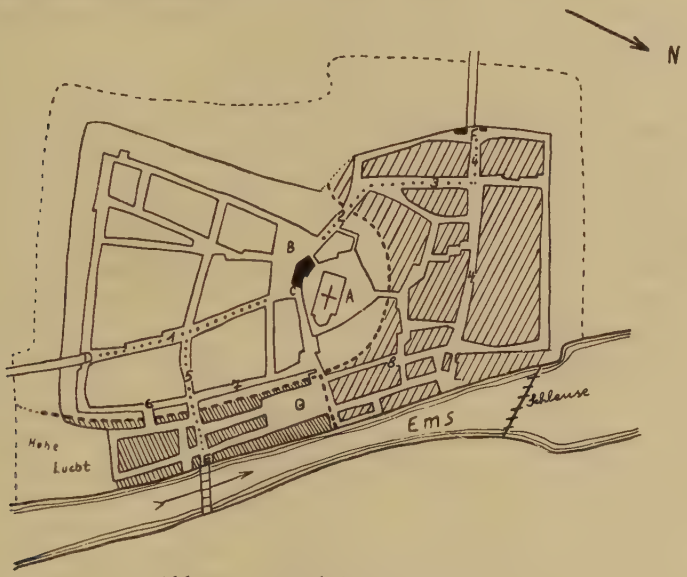

Abb. 13. Rheine. 1 : 7 500.
A. Pfarrkirche. B. Markt. C. Rathaus. D. Münstertor. E. Emstor. F. Thietor. G. Heilige Geist-Feld.
1. Münsterstraße. 2. Marktstraße. 3. Auf dem Thie. 4. Tiefestraße. 5. Emsstraße.
----- der alte Stadtgraben.

Es muß nun etwas näher auf die drei Areale eingegangen werden, aus denen sich das alte Rheine zusammensetzte. Es war in der historischen Einleitung zu Rheine davon die Rede, wie Bischof Ludwig II. seinen Besitz in Rheine durch Befestigungen sicherte. Das war in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Dieses erste befestigte Areal ist dasjenige, was durch den alten Stadtgraben[90]) begrenzt wurde. Auf einem Plan aus dem 18. Jahrhundert ist der alte Graben noch eingezeichnet.[91]) Der bischöfliche Besitz bestand nun, wie schon erwähnt, aus dem Hof in der Nähe des Münstertores sowie 5 Grundstücken. Der Bischof wird bestrebt gewesen sein, seinen

[89]) Seeger, S. 35.
[90]) S. gestrichelte Linie in Abb. 13.
[91]) Plan in Führer.

sämtlichen Besitz, soweit es möglich war zu schützen. Vielleicht ist daraus jener spitze Winkel in der Südwestecke der Befestigung herzuleiten. In der alten bischöflichen Stadt lag also am Nordrande die Pfarrkirche mit Kirchhof, außerhalb derselben der Herforder Falkenhof.

Dieser wurde samt dem Thie, einem hügeligen Geländeteil im Nordwesten, um die Mitte des 15. Jahrhunderts in die Stadt einbezogen. Die Stadtmauer wurde nach Norden und Nordwesten vorgeschoben.[92]) Damit ist das zweite Areal umrissen. Der alte Stadtgraben stand mit der Ems in Verbindung.[93]) Südlich von diesem Verbindungsgraben, zwischen Ems und altem Stadtgraben, lag das dritte Areal. Es war die Stadterweiterung im Zuge der Emsstraße. Die Mauer am Rande des Katthagens (6) und der Butterstraße (7) wurde in nordöstlicher Richtung bis an den Fluß vorgeschoben. Hart am Flußufer wurde eine neue starke Festungsmauer angelegt[94]), welche sich bis zur neuen nördlichen Mauer hinzog. Hier lag ein großer freier Platz, das Heilige Geist-Feld. Die Straßen und Gassen jenes Areals zwischen Katthagen-Butterstraße und Ems und auch die Uferstraßen des Falkenhofareals zwischen Mühlenstraße (8) und Fluß lassen schnelleres Anwachsen des Uferstreifens erkennen. Die übrigen Straßen des Falkenhofbezirks verlaufen dagegen wieder weniger regelmäßig. Daran wird einmal die Unregelmäßigkeit der Bodenfläche schuld sein, die dort gegen Westen ansteigt, sodann kann auf allmähliche Entstehung geschlossen werden, da wir in dem genannten Gebiet vorzüglich auch ländliche Bebauung annehmen dürfen. Wollen wir also noch einmal kurz die Gliederung des Rheiner Grundrisses aufzeigen, so haben wir den südlichen Handels- und ehemals bischöflich-agrarischen Stadtteil, den nördlichen ländlichen und ehedem Herforder Falkenhofteil sowie den östlichen Wohnteil.

Rheines Bedeutung liegt nicht nur seiner Stellung als Flußübergangssiedlung und Kreuzungspunkt zweier größerer Verkehrswege, sondern auch darin, daß die Ems bis hierher mit kleineren Schiffen befahren werden konnte, welche Pünten genannt wurden und an die noch ein früherer Straßenname, der Püntenweg erinnern dürfte.[94]) Es war also auch ein wichtiger Umschlagsplatz. Daraus ergab sich, daß die Festungswerke im Laufe der Zeit immer wieder verstärkt wurden. Im 16. Jahrhundert werden die Außenwerke erwähnt, die in das System eines doppelten Ringwalles gekleidet waren. Der zweite Ring war bastioniert, wie es eine Ansicht der Festung zeigt.[95]) Im Jahre 1654 war der Stadtgraben verbreitert und vertieft worden.[96]) Die Werke wurden dann zwar im Jahre 1688 zum Teil

[92]) Führer, S. 43.
[93]) Wie Anm. 90.
[94]) Dersch, W.: Das Stadtarchiv in Rheine. „Westfalen", Jahrg. 1912, S. 34 (Anmerkung).
[95]) Führer, S. 216: Angriff auf Stadt und Schloß Bevergern (Bild).
[96]) Darpe, Gesch., S. 135, Anm. 2.

planiert, aber im 18. Jahrhundert nochmals neu aufgeführt.[97]) Im Südosten der Stadt befand sich die Hohe Lucht, ein Bau, welcher wohl auf einen alten umfriedeten Hof zurückgeht. Sie war im Innern mit feuerfesten Munitionsräumen ausgestattet, von denen sich einer, die sog. „glühende Tasche", ein mit Brandkugeln gefüllt gewesener Raum, sich bis in die neueste Zeit erhalten hatte.[98]) Die ehemals militärische Bedeutung der Stadt lag vor allem auch in der Beherrschung des Land- und Wasserweges zum Niederstift.

Stadtlohn.

Im Jahre 1152 wird das Kirchspiel Lon genannt. Hier befand sich ein bischöflicher Haupthof, auf dessen Grund die Pfarrkirche wohl errichtet worden war. Bischof Werner von Münster (1132 bis 1151) hatte auf dem Grunde des Hofes eine Burg bauen lassen, die er zu Lehen gab, woraus die sog. Freigrafschaft Lon entstand. Die Burg wurde aber 1238 schon wieder abgebrochen, und die Herrschaft ging 1316 durch Kauf an den Bischof über. Möglicherweise sind dem Orte Lon, der sich hier in Anlehnung an Burg und Kirche stärker entwickelt hatte, zu dieser Zeit die Privilegien erteilt worden, die im Jahre 1411 vom Bischof bestätigt wurden.[99]) Daraus entstand schließlich der Name Stadtlohn.

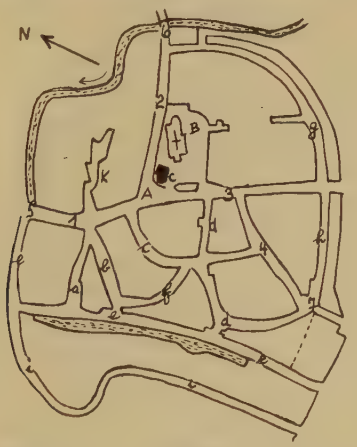

Abb. 14. Stadtlohn. 1 : 8 333.
A. Markt. B. Pfarrkirche. C. Rathaus.
1. Mühlenstraße. 2. Dufkampstraße. 3. Stegerstr. 4. Eschstraße. 5. Mühlentor. 6. Dufkamptor. 7. Eschtor.

[97]) Führer, S. 193 f.
[98]) Führer, S. 189.
[99]) BK. Kr. Ahaus, S. 67 f.; Brüning (12), Nr. 12.

Der Plan von 1826[100]) zeigt uns Stadtlohn mit einigen etwas eigentümlichen Gegebenheiten. In dem von Dufkamp- und Mühlenstraße gebildeten Nordviertel bemerken wir einmal einen gewundenen Wasserlauf, der sich im Osten noch ein Stück an den Ort anschmiegt. Das ist der ehemalige Stadtgraben, der hier im Norden und Osten von einem kleinen Flußlauf[101]) gebildet und gespeist wurde und welcher dann in die nördlich vorbeifließende Berkel mündet.[101]) Nach der Planierung der alten Umwallung wird der Flußlauf die Windung gebildet haben. Eine Sackstraße führt in das dortige Gelände. Diese ist aber erst in späterer Zeit entstanden. Das nördliche Viertel ist vermutlich das ehemalige Burggelände. Im Westen bemerken wir dann einen geradlinig ausgerichteten Grabenrest und jenseits desselben einen Weg, der als Butenstadt (i) bezeichnet wird.

Der angeführte Plan führt uns aber nicht die ursprüngliche Gestalt der Stadt vor Augen. Eine Zeichnung derselben aus dem 17. Jahrhundert[102]) gibt das alte Stadtlohn wider (Abb. 15).[103]) Hauptstraßen und sozusagen Gerüst des Grundrisses sind Mühlen-, Dufkamp- und Eschstraße. Die Umwallung besaß dementsprechend 3 Tore. Vom Eschtore aus lief eine Straße nach Borken, vom Mühlentor eine nach Ahaus und vom Dufkamptor eine nach Coesfeld.[104]) Die Eschstraße läuft nicht unmittelbar auf den Markt, den Stadtmittel-

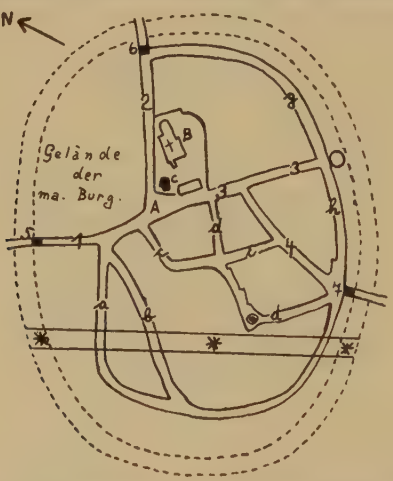

Abb. 15. Stadtlohn vor Abtrennung der Butenstadt mit dem geplanten Graben. 1 : 8 333.

[100]) Urkarte, s. Abb. 14.
[101]) Meßt. bl. 2209.
[102]) Plan der Verkleinerung Stadtlohns.
[103]) Rekonstruktionsversuch des Verf.
[104]) Le Coq, Sect. 12.

punkt, zu, sondern trifft auf die Stegerstraße. Das beträchtliche Ansteigen des Geländes vom Markt gegen das Eschtor zu wird wohl in frühen Zeiten schon bewirkt haben, daß keine direkte Verbindung von dem genannten Tore zum Markt hin entstand, da der mittelalterliche Durchgangsverkehr andernfalls größere Schwierigkeiten zu überwinden gehabt haben würde.

Kern der Stadt war die Kirche mit Kirchhof und dem Markt in der Nähe. Zwischen beiden lag das alte Rathaus. Wir haben hier wiederum das Beispiel eines Straßenmarktes, der durch die von Nordosten her auflaufende Dufkampstraße eine fast dreieckige Form erhalten hat. Die Stegerstraße besaß keinen Ausgang aus der Stadt. Sie lief aber senkrecht auf die Umwallung zu, sodaß man in ihr einen alten abgetrennten Feldweg vermuten könnte. An ihrem Ende stand ein Turm, das sog. Rundell. [105])

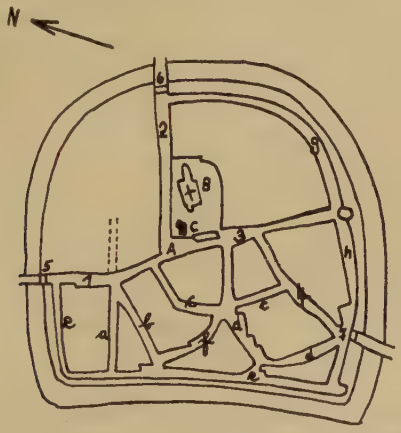

Abb. 16. Stadtlohn nach Abtrennung der Butenstadt.
1 : 8 333.

An Nebenstraßen waren damals vorhanden: Recepterstraße (c), Neustraße (d), sodann die in Anlehnung an den Wall im Osten, Süden und Westen entstandenen Straßen, die Hagenstraße (g) und die Wallstraße (h). Diese entfernte sich im Nordwesten beträchtlich von dem dortigen Wall und traf in gleichsam 2 Zweigen auf die Mühlenstraße (a, b in Abb. 15). Der Verlauf der einzelnen Straßen besagt, daß sie sich allmählich herausgebildet haben. Dieses Moment sowie ihre geringe Anzahl lassen den Schluß zu, daß die Entwicklung Stadtlohns im Laufe der Zeit stehen geblieben ist. Platz zum Bauen war genügend vorhanden. Die Häuserzahl in der Stadt war verhältnismäßig gering, besonders der westliche Teil bestand vielfach nur aus wüstem Grund und Gärten. [106]) Eine Plünderung der

[105]) Brüning (11), Nr. 11.
[106]) a. a. O.

Stadt im Jahre 1584 durch kurkölnische Truppen, wobei die Eschstraße durch Brand zerstört wurde, sowie ein großer Brand im Jahre 1611 [107]) dürften dem Orte damals beträchtlichen Schaden zugefügt haben.

Durch die Abtrennung der Butenstadt im Jahre 1629 aber wird die Stagnation in der Entwicklung und das Unvermögen, sich von den genannten Schicksalsschlägen zu erholen, evident unterstrichen. Das Hauptmotiv wird wohl darin zu sehen sein, daß die Stadt sich bei der geringen Einwohnerzahl und dem großen Areal nicht erfolgreich hätte verteidigen können. So wurde denn im Westen ein neuer Graben gezogen, der geradlinig verlief (Abb. 16) und dadurch die sog. Butenstadt abtrennte. In Anlehnung an die neue Festungslinie entstand die Grabenstraße (e). [108]) Weiterhin entstand eine platzartige Erweiterung an der Neustraße, welche die Verbindung zur Grabenstraße darstellte; sodann die Jakobistraße (f) [108]), als Verbindung von Meskesstraße (b) [108]) und Recepterstraße. Die Neustraße hat möglicherweise ihren Namen daher, daß die (ehemaligen) Butenstädter dort ihre neuen Wohnplätze angewiesen bekamen. [109])

Telgte.

Urkundlich taucht Telgte zuerst im Jahre 1110 auf. Dort befand sich ein bischöflicher Hof, auf dessen Grunde 1238 von Bischof Ludolf eine Burg errichtet wurde. Das Bestreben des Bischofs ging wohl dahin, die Siedlung, welche wahrscheinlich im Aufblühen war, zu einer Stadt zu machen, wurden doch die Äcker seines Hofes an die dortigen Siedler nach Weichbildrecht verteilt. Dies geschah im Jahre 1238. [110]) Hierdurch sollten auch gewiß noch mehr Siedler angelockt werden. Die Quellen über die frühe Entwicklung des Ortes sind äußerst dürftig, doch ist anzunehmen, daß nach der Erteilung des Wigboldrechts die Befestigung des Ortes begann. Ob unmittelbar danach oder später, ist nicht genau zu sagen, denn hervorragenden Schutz bot zunächst ja auch die Burg. Die erste Ortsbefestigung aber wird in der üblichen Weise aus Wall und Graben bestanden haben, hinzu kam dann später eine Mauer, welche in den vorhandenen Urkunden zwar erst im 16. Jahrhundert erscheint [111]), die aber weit früher errichtet sein dürfte.

Im Nordosten schmiegt sich der Ort an die Ems an, welche hier zu einem beträchtlichen Teile natürlichen Schutz bot und zum andern den Stadtgraben speiste, der fast in Kreisform die Siedlung

---

[107]) a. a. O.
[108]) S. Abb. 16.
[109]) Brüning (11), Nr. 11.
[110]) Tibus, S. 489; BK. Kr. Münster-Land, S. 170 ff.
[111]) „Telgter U. B.".

umzog. Dies bedeutet, daß zur Zeit der Umwallung die Siedlung ein kleineres Areal einnahm und daß man einem etwaigen Anwachsen derselben Rechnung trug. Für das Aufblühen des Ortes können drei Gründe angeführt werden, welche derart ineinanderwirken, daß sie nicht zu trennen sind. Das sind die Schutzlage an der bischöflichen Burg, der Abzweig zweier bedeutender Straßen und der Übergang über die Ems.

Von der alten Burg war oben schon berichtet worden. In den Bau- und Kunstdenkmälern des Kreises Münster-Land heißt es nun: „Da sich nun die Burgmänner zahlreich Übergriffe zu Schulden kommen ließen, so sah sich Bischof Florenz veranlaßt, unmittelbar am Emsufer eine neue feste Burg zu errichten. Der Bau wurde erst 1381 vollendet.“ [112]) Wir haben hier also gleichsam eine Gegenüberstellung von alter Burg und dem von Bischof Florenz errichteten Bau. Aus dem Wortlaut der angeführten Bemerkung wäre zu entnehmen, daß die Burg vielleicht mehr in der Ortsmitte gelegen hat. Genau ist das garnicht festzulegen, aber man muß weiter annehmen, daß wohl die alte Burg und der sehr wahrscheinlich befestigte Oberhof Telgte identisch waren; wenn es also hieß, daß „auf dem Grunde des Hofes eine Burg angelegt wurde“, wird man stark vermuten müssen, daß der Hof selbst eine Befestigung erhielt, oder, wenn er schon früher befestigt war, wie dies bei vielen Haupthöfen

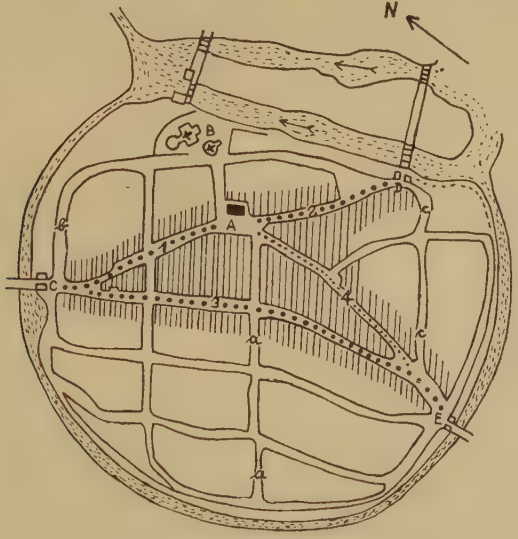

Abb. 17. Telgte. 1 : 8 437.
A. Markt mit Rathaus. B. Pfarrkirche nebst Clemenskapelle. C. Münstertor. D. Emstor. E. Steintor.
1. Münsterstraße 2. Emsstraße. 3. Königstraße. 4. Steinstraße.

[112]) BK. Kr. Münster-Land, S. 170.

der Fall gewesen ist, eine neue und stärkere bekam. Die Florenzburg war zu Beginn des 16. Jahrhunderts verfallen und man begann daselbst im Jahre 1522 mit dem Bau einer neuen Kirche, da die alte Pfarrkirche nebst einem großen Teil der Stadt um das Jahr 1500 einem Brande zum Opfer gefallen war.[113]) Bei der Burg befand sich ein zweiter, schmaler Übergang über den Fluß, nämlich dort, wo damals die Mühle stand, an welche noch die Mühlenstraße (b) erinnert.

Die aus dem Grundriß herausragende Hauptstraße ist einmal die von Münster nach Warendorf und weiter nach Osten führende große Heerstraße, die beim Münstertor einlief und die Stadt durch das Steintor wieder verließ. Sie geht auf eine alte ‚via regia' zurück, woran heute noch der Name Königstraße gemahnt. Man nimmt an, daß die alte, 1500 abgebrannte Pfarrkirche in unmittelbarer Nähe dieser Straße, etwa in der Mitte der Stadt, gestanden hat.[114]) Durch die Königstraße wird sich der früheste Durchgangsverkehr von Münster nach den östlich von Telgte an der Heeresstraße gelegenen Orten bewegt haben. Später aber wird die Verbindung Münsterstraße-Steinstraße einen Großteil des östlich gerichteten Durchgangsverkehrs mitbewältigt haben, was aus der Lage des Marktes zu ersehen ist. Mancherorten ist festzustellen, daß eine „Königstraße" (Teil einer alten ‚via regia') in ihrer Verkehrsbedeutung gegenüber einer anderen Straße zurücktrat (Warendorf, Bocholt, Münster), die eine ähnliche Richtung hatte. Die Frage aber, ob sich der früheste Marktverkehr vielleicht in der Königstraße als der ursprünglichen Verkehrsstraße, etwa in der Nähe der alten Kirche abgewickelt habe, wird wohl nicht zu klären sein.

Die Münsterstraße zweigt von der ‚via regia' fast unmittelbar nach dem Eintritt dieser durch das Münstertor ab, wovon die Fortsetzung jenseits des Marktes, die Emsstraße, die Stadt durch das dritte Stadttor wieder verließ. Von hier führte sie über Osnabrück nach Bremen und weiter gegen Nordosten. Beim Emstor bestand ein alter Flußübergang, wahrscheinlich eine Furt, denn die Ems, welche dort in zwei Armen eine Niederung durchfließt, hat daselbst ein seichteres Bett.

Betrachten wir uns den Grundriß nun einmal etwas näher. Wir bemerken, daß die Königstraße den Grundplan in zwei Teile trennt, die sich ziemlich voneinander abheben. Da ist einmal die nordöstliche Hälfte mit den genannten Hauptstraßen Münster-, Ems- und Steinstraße sowie dem Markt mit Rathaus. Diese Sraßen stellen gleichsam das Gerippe des Grundrisses dar, zwischen denen einzelne Verbindungsstraßen entstanden sind, deren Verlauf wohl keiner Regel oder besonderen Regulierung unterworfen gewesen sein wird, sondern eher infolge einer Notwendigkeit entstanden sein werden. Bei-

[113]) BK. Kr. Münster-Land, S. 172.
[114]) a. a. O.

spielsweise die Verbindung zwischen Stein- und Emstor (c). Der Marktplatz weist eine zu einem Rechteck hinstrebende Gestalt auf, was aber eher wohl auf das Einmünden von sozusagen vier Straßen zurückzuführen sein wird, als daß eine planmäßige Anlage vermutet werden könnte.

Ein anderes Bild bietet die südwestliche Hälfte des Grundrisses mit ihren regelmäßig verlaufenden Straßen. In dieser Stadthälfte haben wir vermutlich den Grund des bischöflichen Haupthofes zu sehen, welcher 1238 an bischöfliche Ministerialen und ‚cives opdi' nach Weichbildrecht verteilt wurde, ‚ut novelle munitionis locus sic circa initium sui aliquo modo incrementum sumeret, . . .'[115]) Diesen Straßen dort liegt eine planmäßige Anlage zugrunde, geschaffen nach der Befestigung des Ortes, wie aus dem Verlauf der dortigen Straßenenden entnommen werden kann, die gegen die Umwallung zu etwas abgebogen zulaufen. Das weist gleichzeitig darauf hin, daß die genannten Enden zu einer Zeit bebaut worden sind, als die Straßenlinien schon festgelegt waren. Daraus ist zu ersehen, daß für einen größeren Zuzug von Neubürgern Siedlungsraum geschaffen werden mußte, daß aber nicht das ganze Areal bis zu der fixierten Befestigungslinie benötigt wurde. Die Kirchstraße (a) läuft nun direkt senkrecht auf die Umwallung zu, und hier möchte man einen alten abgeschnittenen Feldweg vermuten. — In dem Grundriß von Telgte finden wir also zwei Momente, das des allmählich Entstandenen und das des Gegründeten.

Warendorf.

Warendorf wird schon 851 erwähnt. Dort befanden sich *2* Höfe des Klosters Freckenhorst sowie ein bischöflicher Haupthof. Dessen Name ging später auf die dortige Siedlung über, die sich um die Pfarrkirche herum allmählich gebildet hatte. Letztere war auf dem Grunde des bischöflichen Hofes errichtet worden. Sie wird 1139 zum ersten Male erwähnt.[116]) Bei Warendorf befand sich wohl ein alter Emsübergang, eine Furt oder eine seit frühester Zeit bestehende Brücke.[117]) Das Bett der Ems ist daselbst relativ seicht. Der Flußübergang vermittelte den Verkehr des nördlich und südlich der Ems gelegenen Landstriches auf eine weite Strecke hin. Hier schnitten sich mehrere alte Heerwege, die von Süden nach Norden und von Westen nach Osten liefen, letztere auf beiden Ufern der Ems. Diese Uferwege waren auch in späterer Zeit noch von Bedeutung.[118])

---

[115]) WUB III, 349.
[116]) Tibus, S. 496 ff.; Zuhorn, Kirchengesch. I, S. 9.
[117]) Zuhorn I, ebenda.
[118]) Zuhorn, I, ebenda.

Der Ort lag in einem Kranze von Ansiedlungen, die schon wegen seiner Lage am Emsübergang und am Schnittpunkt der genannten Straßen in ihm ihren Mittelpunkt gesehen haben werden.[119]) Die eine derselben war die von Münster über Telgte kommende alte ‚via regia'. Sie führte weiter nach Wiedenbrück. Die Süd-Nord-Straße kam von der Lippe her und führte ins Osnabrücker Land.[120]) — Die Bischöfe werden bald die große Bedeutung des Ortes erkannt haben. Wann und von wem aber Warendorf städtische Gerechtsame erhalten hat, ist nicht bekannt. Vielleicht war es Bischof Hermann II. (1174—1203), welcher der münsterische Städtegründer genannt wird.[121]) 1224 wird der Ort jedenfalls unter den befestigten Plätzen des Bistums aufgeführt[122]), 1232 wird er ‚oppidum' genannt.[123])

Abb. 18. **Warendorf** (18. Jahrh.). ca. 1 : 8 333.
A. Alte Pfarrkirche. B. Rathaus. C. Markt. D. Neue Pfarrkirche. E. Kloster. F. Schweinemarkt.
1. Münsterstraße. 2. Oststraße. 3. Freckenhorster Straße. 4. Lampen. 5. Königstraße. 6. Emsstraße. 7. Münstertor. 8. Freckenhorster Tor. 9. Osttor. 10. Emstor.

---

[119]) Zuhorn I, S. 14.
[120]) Le Coq, Sect. 13.
[121]) Zuhorn I, S. 82.
[122]) WUB III, Nr. 207.
[123]) WUB III, Nr. 296.

Wir müssen nun zunächst einmal den Kern der Stadt einer näheren Betrachtung unterziehen.[124]) Dieser wird von der alten Pfarrkirche mit dem umgebenden Kirchhof gebildet, an der höchsten Stelle der Umgebung gelegen. Im Laufe der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts war die Ortschaft schon ziemlich angewachsen. Sie hatte aber einen geringeren Umfang als später. Dieses „kleinere" Warendorf[125]) ist wahrscheinlich schon mit Wall und Graben befestigt gewesen. Die alte ursprüngliche Grenzlinie ist allerdings nicht genau mehr zu bestimmen und manchmal überhaupt nur noch sehr unsicher zu vermuten. Auch vier Tore waren schon vorhanden: Das Tor im Westen in der Münsterstraße, das Emstor, das östliche Tor, in dieser Richtung im Zuge der Klosterstraße (a) gelegen, das südliche Tor beim Ort der Brünebrede[126]), d. i. dort, wo Brünebrede (b), Steinweg (c), Königstraße (5), Bühlstraße (d) und Lampen (4) zusammentreffen.[127])

Die Bühlstraße ist wie die Königstraße ein Teil des uralten von der Lippe über Ahlen und Freckenhorst kommenden Heerweges gewesen.[128]) Der Name Königstraße weist noch auf eine alte ‚via regia' hin. Später ist dann das Freckenhorster Tor bei der zweiten Befestigung etwas südöstlich von dem ursprünglichen südlichen Tor angelegt worden. Wir haben schon bei Bocholt gesehen, daß bei der dortigen Verlegung des südlichen Tores dieses gegenüber seiner ursprünglichen Lage ein wenig nach Nordwesten gerichtet war (s. d.). Es ist daher durchaus anzunehmen, daß die Bühlstraße ehedem ein Teil der alten Heerstraße gewesen ist. Die beiden großen Heerwege werden sich ursprünglich wohl am Markt gekreuzt haben. Die von Westen kommende Straße wird zum Markt hin abgebogen sein; vielleicht benutzte sie die kleine Verbindung von Krickmarkt (1) und Markt, Im Ort (3') genannt. Eine andere Mutmaßung wäre die, daß der westliche Verkehrsweg etwas nördlicher verlief, etwa dargestellt durch die spätere Kombination Grüne Stiege (e)-Fleischhauerstraße (g); dabei muß des weiteren vermutet werden, daß das alte westliche Tor dort gelegen hat, wo genannte Straßen mit der Hohestraße (f) zusammentreffen. Vom Markt ab ging dann der östlich gerichtete Durchgang am Kirchplatz vorbei, welcher wahrscheinlich noch nicht so dicht umbaut und eingeengt gewesen sein wird als in der späteren Zeit. Wenn man berücksichtigt, daß in den meisten andern Orten sich die Hauptdurchgangsstraßen am Markt kreuzten, oder umgekehrt ausgedrückt, dieser sich im oder am Schnittpunkt derselben herausgebildet hat, so stößt man von diesem Gesichtswinkel aus auf die Mutmaßungen und Ergebnisse Zuhorns.

---

[124]) Z. Folg. vgl. Zuhorn I, S. 82, II, S. 317.
[125]) S. Abb. 18 u. Abb. 20.
[126]) S. Abb. 20.
[127]) S. Abb. 18.
[128]) Zurbonsen, S. 31.

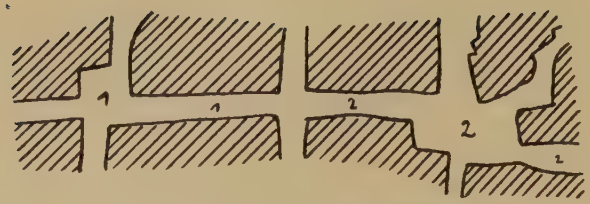

Abb. 19. Die beiden Warendorfer Hauptstraßenmärkte. 1 : 2 500.
1. Krickmarkt. 2. Heumarkt.

Mit der Zeit machte sich dann ein starker Zuzug vom offenen Lande in den befestigten Ort bemerkbar. Die Neusiedler mußten sich ringsum die Umwallung anbauen. Eine zweite Kirche wurde außerhalb derselben errichtet. Gründung und Erbauung der neuen Pfarrkirche fand wohl um 1200 statt.[129]) Nun wurden auch die Festungsanlagen erweitert, deren Vollendung in das Jahr 1232 fällt.[130]) Dabei wurde unzweifelhaft teilweise unbebautes Gebiet miteinbezogen, damit sich weiterhin Neubürger einfinden konnten. So konnte noch im Jahre 1625 in dem unbebauten nordöstlichen Stadtteil das Franziskanerkloster errichtet werden.[131]) Die neue Befestigungslinie hat die Stadt bis in die neueste Zeit beibehalten.

Die weitere Folge war, daß sich der Schnittpunkt der alten Heerwege vom Markt aus etwas in südlicher Richtung verlagerte. Da das südliche Tor nach Südwesten verschoben worden war, wird von da an der Durchgangsverkehr mehr die Freckenhorsterstraße (3) benutzt haben. Die Straßenkreuzung lag da, wo Münsterstraße, Freckenhorsterstraße, Krickmarkt (1') und Im Ort (3') zusammentreffen, und der östlich orientierte Verkehr band sich an die Kombination: Münsterstraße, Krickmarkt, Heumarkt (1"), Oststraße (2). Das Emstor blieb bestehen; das westliche Tor, Münstertor genannt, lag am Ende der genannten Straße. Das neue im Osten errichtete Tor lag dagegen nicht genau im Osten, sondern mehr südöstlich, am Ende der Oststraße, die bemerkenswerterweise nicht geradlinig durchgeführt wurde, sondern einen sehr auffälligen Knick nach Südosten macht. Vielleicht zwang das niederrungsreiche Gelände die Verkehrsstraße ehedem, die Ortschaft durch den nach Süden ausgerichteten Bogen zu betreten. Verlängert man übrigens das vom Osttore ausgehende Stück der Oststraße, so gelangt man zu der Stelle, wo Zuhorn das alte Osttor annimmt, wodurch ein weiteres Argument für dessen Ausführungen gegeben sein könnte.

Mit der Zunahme der Einwohnerzahl und der zu vermutenden Steigerung des Durchgangsverkehrs wird auch ein erhöhtes Marktbedürfnis verbunden gewesen sein. So sind einige kleinere Märkte

[129]) Zuhorn I, S. 83/84.
[130]) a. a. O.
[131]) Schmitz-Kallenberg, Monasticon, S. 80.

Abb. 20. Der Stadtkern von Warendorf und seine mutmaßliche Befestigungslinie (nach Zuhorn). ca. 1 : 7 500.

entstanden, wie der Schweinemarkt östlich des Kirchplatzes und die schon genannten Straßenmärkte Krickmarkt und Heumarkt, beide im Zuge der West-Ost-Straße und an Straßenkreuzungen gelegen [132]), ersteres gewiß ein Argument für die größere Bedeutung der genannten Straße.

Die beiden sich kreuzenden Heerstraßen teilten das Stadtgebiet in das Münsterviertel im Südwesten, das Emsviertel im Nordwesten, das Ostviertel im Nordosten und das Freckenhorster Viertel im Südosten. [133]) Die in den einzelnen Vierteln bestehenden Seiten- und Nebenstraßen neigen größtenteils dazu, den Hauptstraßen möglichst parallel zu laufen. Hieraus kann auf eine gewisse Planmäßigkeit der Anlage und somit auf raschere Bebauung der Stadtfläche geschlossen werden. Erwähnt wurden schon die dünner oder garnicht bebauten Randpartien. Bei manchen Straßen fällt die Unregelmäßigkeit der Baufluchtlinien sowie mancher unreglmäßig gestaltete kleinere oder größere Platz ohne besondere Funktion auf. Darin sind wohl teilweise Relikte früherer Brandkatastrophen zu erblicken. So wurde die Stadt im Jahre 1404 von der größten Feuersbrunst in ihrer Geschichte heimgesucht. Fast das ganze alte Kirchspiel, d. i. das der alten Pfarrkirche, mit 600 Häusern, darunter Rathaus und alter Kirche, brannten nieder. [134]) Derartige ungleiche Linienführung bemerken wir in der „Altstadt", wie bei der Lüningerstraße (h), Am Mühlenhof (i), Kanonenburg (k) und Quabbe (l). Die alte Pfarrkirche

[132]) S. Abb. 18 u. 19.
[133]) Zuhorn (94), S. 23 f.
[134]) Zuhorn I, S. 127.

ist übrigens während der Jahre von 1404 bis 1470 wieder neu erbaut worden.[135]) — Der großen Bedeutung Warendorfs als Bollwerk an der Ostgrenze des Fürstbistums entsprechend wurden die Festungswerke der Stadt im Laufe der Zeit ausgebaut und verstärkt, so z. B. während des 16. Jahrhunderts.[136]) Es war schließlich ein mit Bastionen versehener starker Mauerring vorhanden (Abb. 18).

Werne.

Kurz nach 800 wurde auf dem bischöflichen Hof zu Werne eine Kirche errichtet, als deren Gründer der hl. Liudger gilt. Sie wurde während des 12. Jahrhunderts und nochmals im 13. Jahrundert zur Zeit Bischof Wilhelms I. (1259—1260) erweitert, da der Bau den Ansprüchen nicht mehr genügt hatte.[137]) Zu der Stadtwerdung der Ortschaft, die sich im Laufe der Zeit um die Pfarrkirche gebildet hatte, ist Folgendes vorauszuschicken: Im Jahre 1302 verpfändete Bischof Otto III. von Münster seine Stadt Lünen, die den Lippeübergang der von Dortmund kommenden Straße zu überwachen hatte, an den Grafen Eberhard von der Mark. Die Märker beabsichtigten nicht, dieses wichtige Pfand wieder herauszugeben; Graf Adolf IV. verlegte die Stadt 1340 sogar vom rechten auf das linke Flußufer, um die Feste in dauerndem Besitz halten zu können.[138]) Bischof Heinrich I. ließ 1383 die Ortschaft Werne befestigen. Diese lag von Lünen etwas entfernt und auch nicht unmittelbar an der Lippe; aber sie war dennoch geeignet, den Schutz im Süden des Territoriums und vor allem den der genannten Verkehrsstraße zu übernehmen.[139]) Im Jahre 1400 überfiel der Graf von der Mark die neue Feste und brannte sie nieder. Sie wurde aber wieder aufgebaut, neu befestigt und durch Anlage einer Burg an der Nordwestseite wesentlich verstärkt.[140]) Die Wehrfähigkeit der Bevölkerung wurde durch Einpflanzung der beiden umliegenden Bauerschaften Mottenheim und Werne gehoben, damit die Grenzfeste erfolgreich gegen märkische Angriffe verteidigt werden konnte.[141])

Die Lage Wernes an der Straße Köln-Dortmund-Lünen (Lippeübergang)-Münster war schon erwähnt worden. Diese Hauptdurchgangsstraße beschreibt nach ihrem Einlaufen durch das Bonentor (Münstertor) einen Bogen um eine Art Kernfläche, um dann geradlinig weiterzulaufen und die Stadt durch das Steintor wieder zu verlassen. Das Burgtor ließ eine von Haltern kommende, das Neutor

135) Zuhorn I, (Zeittafel).
136) Zuhorn I, S. 177, II, S. 59.
137) Schwieters (78), S. 83.
138) Lappe (45), S. 18 ff.
139) Lappe (44), S. 74.
140) Lappe (45), S. 29.
141) Lappe (44), S. 75.

eine von Hamm kommende Straße ein. Beide Straßen treffen auf die erstgenannte Durchgangsstraße. Wir haben hier also eine ähnliche Erscheinung wie zu Dülmen, wo auch die Hauptverkehrsstraße eine Umgebung beschreibt und die andern Hauptstraßen direkt oder indirekt der erstgenannten zustreben.

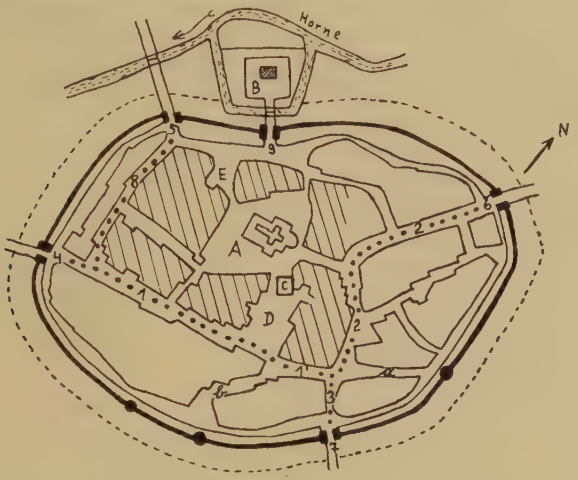

Abb. 21. **Werne.** 1 : 6 666.
A. Pfarrkirche. B. Burg. C. Rathaus. D. Markt. E. Roggenmarkt.
1. Steinstraße. 2. Bonenstraße. 3. Neustraße. 4. Steintor. 5. Burgtor. 6. Bonentor.
7. Neutor. 8. Burgstraße. 9. Amtshauspforte.

Welche Bewandnis hat es nun mit dem Areal, das von dem südlichen Endstück der Bonenstraße (2), der Marktstraße (1'), Steinstraße (1) und der Burgstraße (8) umschlossen wird, und das im Norden bis teilweise an die dortige Umwallung reicht? Zuerst muß einmal auf den Kern dieses Areals hingewiesen werden. Dies ist die Pfarrkirche mit dem ehemaligen sie umgebenden Kirchhof, der im Jahre 1302 besonders befestigt worden war. [142]) Er wird, wie viele andere Kirchhöfe, üblicherweise befestigt gewesen sein, sodaß wir in der eben erwähnten Befestigung eine Verstärkung derselben annehmen müssen. Wie oben angeführt, verpfändete der Bischof 1302 seine Stadt Lünen; wenn also in diesem Jahre der Kirchhof mit einer Steinmauer [143]) befestigt wurde, so wird damals vielleicht schon die Absicht bestanden haben, hierselbst ein neues Bollwerk aufzuführen.

In unmittelbarer Nähe des Kirchhofes fand eine dichtere Besiedlung statt, deren Vorbedingungen etwa wohl schon durch die anzunehmende ältere Befestigung gegeben waren. Hinsichtlich der durchgehenden Verkehrsstraße können wir entweder annehmen, daß sie

[142]) Lappe (45), S. 19.
[143]) Lappe (45), S. 19.

von altersher den Ortskern zu umgehen hatte oder durch die spätere dichtere Bebauung dazu veranlaßt wurde; doch da die großen Land- und Verkehrswege immer ein primäres Moment darstellen, möchte man letztere Auffassung nicht so sehr unterstreichen, obwohl lokale Verschiebungen immerhin gegeben sein konnten. Aber derartige Fragen sind kaum mit Sicherheit zu klären. Bei der wohl gegen Ende des 14. Jahrhunderts erfolgten Erteilung städtischer Privilegien, damit verbunden der Befestigung des genannten Ortes, verwandte man zu letzterer das Holz- und Steinmaterial der alten Kirchhofbefestigung. Um den Kirchhof herum aber wurden kleine Häuser gebaut, welche mit der Front auf die Fundamente der Mauer gesetzt wurden.[144]) Dadurch wird eine weitere Verengung des zentralen Kirchhofareals bedingt worden sein.

Durch die Befestigung der Ortschaft wurde weiterer Siedlungsraum unter militärischen Schutz genommen. Im Grundriß ergab sich dann mit der Zeit die Herausbildung der Randstraßen. Einige Nebenstraßen mögen schon vor der Umwallung, sei es als Feldweg oder als Verbindungspfad, bestanden haben. So ist der Bült (a) vielleicht ein alter in die Feldmark führender Weg gewesen, und die Klosterstraße (b), die beachtenswert schräg auf die Randlinie trifft, wird wohl auch älteren Ursprungs sein; denn für eine bloße Verbindungsgasse wäre an sich ein direkter gerader Verlauf gegeben, oder hat an der Stelle, wo sie auf die Befestigung einmal ein Tor gelegen, welches dann später an die Stelle des „Neutores" verlegt worden ist? Nun, diese Frage dürfte kaum geklärt werden. Von der Amtshauspforte, dem Zugang zur Burg, führte keine unmittelbare Verbindung zum Ortszentrum; ein Zeichen für spätere Anlage; nämlich dann, als die Ortsmitte schon dichter bebaut war. Der Markt ist ein fast rechteckiger Platz, wenn man von der Unregelmäßigkeit seiner Baufluchtlinien absieht. Das dürfte seine besondere Bewandnis haben. Von den Kirchorten tritt uns Werne als hervorragend militärische Gründung entgegen. Mit der Stadtwerdung wird auch der Marktverkehr in starkem Maße eingesetzt haben. Man wird daher den Marktplatz wohl planmäßig festgelgt haben. Das Vorhandensein eines zweiten Marktes, des Roggenmarktes, läßt ebenfalls auf starken Marktverkehr schließen.

2. Niederstift.

Haselünne.

Genauere Daten sind über die Frühzeit von Haselünne nicht bekannt. Hier hat sich schon im frühen Mittelalter eine Siedlung entwickelt. Es wurde schon in der Einleitung auf die mutmaßliche

[144]) Lappe (45), S. 19.

wirtschaftliche Stellung von Haselünne um das Jahr 1000 hingewiesen, da es „oppidum" und möglicherweise ein „kleiner Tuchmarkt" zu sein schien.[145]) Der Ort lag dort, wo eine aus dem Osnabrücker Land kommende größere Straße den Hasefluß überschritt und auf die Straße Meppen-Cloppenburg traf.[146]) Die genaue Zeitangabe der Stadtrechtbegabung von Haselünne ist nicht zu bestimmen. Im Jahre 1271 bestätigte Bischof Gerhard von Münster den Bürgern von Haselünne die ihnen von den Grafen Hermann IV. und Otto II. von Ravensberg erteilten Privilegien.[147]) Diese beziehen sich zu einem Teil wohl auf einen Zoll, denn seit 1221 erscheint der Ort als Zollstelle.[148]) Nachweisbar ist Haselünner Marktverkehr seit dem Jahre 1308.[148]) Die Ortschaft ist aber im ganzen ziemlich unbedeutend geblieben, denn die ganze Umgegend war zu dünn besiedelt, als daß sich hier eine bedeutende Stadt hätte entwickeln können.[149])

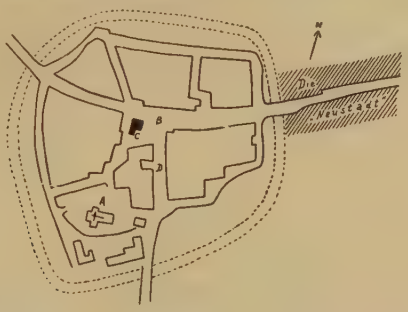

Abb. 22. Haselünne. ca. 1 : 8 000.
A. Pfarrkirche. B. Markt(straße). C. Rathaus. D. Hasestraße.

Der Grundriß von Haselünne ist ebenso der Form eines T angenähert, aber doch etwas gleichmäßiger als bei den Grundplänen, anderer Orte (Lüdinghausen, Wolbeck). Die den Ort vom östlichen zum westlichen Tor durchlaufende Straße, die Marktstraße, ist vom Osttore ab gegen das Rathaus zu etwas verbreitert, was zu einem Teil auch durch die von Süden auflaufende Hasestraße hervorgerufen wird. Wie der Name schon andeutet, wird sich auf diesem charakteristischen Straßenmarkt der Tauschverkehr abgewickelt haben. Interessant ist noch, zu vermerken, daß sich außerhalb des Osttores im Zuge der Verkehrsstraße eine „Außensiedlung" entwickelt hat, die „nyenstaed tho Lunne" (Neustadt), welche urkundlich im 14. und 15. Jahrhundert genannt wird.[150])

---

145) Seeger, S. 37.
146) Le Coq, Sect. 8.
147) WUB III, 1759 (Kopie des 15. Jahrh.).
148) Seeger, S. 39.
149) Seeger, S. 92.
150) MUB I, Nr. 106, 136, 142, 148; III, Nr. 354; Dörries, S. 187.

Die „Altstadt" von Haselünne war mit Wall und Graben befestigt. Erwähnt wird auch später eine „stades muren".[151]) Den beiden Hauptstraßen gemäß befanden sich in der Umwallung drei Tore, das Steintor im Westen, das Hasetor im Süden und das Ostertor im Osten. Die Stadtbefestigung ist übrigens im Jahre 1635 geschleift worden.[152]) Die Randstraßen laufen zu der Umwallung wenig konform. Hierbei mag das Gelände mit eingewirkt haben, das besonders im Süden gegen den Fluß zu etwas abschüssig ist. Die im südwestlichen Teil der Stadt befindliche Kirche lag mit dem Kirchplatz auf einer etwas erhöhten Stelle des Geländes. Sie wird zum ersten Male zu Beginn des 12. Jahrhunderts erwähnt.[153]) Lag ihre Nachfolgerin, die um 1450 errichtete St. Viktorpfarrkirche der „Tradition nach auf den Fundamenten der alten ‚curtis', die in frühen Zeiten bischöflicher Wirtschaftshof mit Burg" war[153]), so wird die ursprüngliche Pfarrkirche zumindest auf dem Grunde des erwähnten Hofes errichtet worden sein. Von dem Haselünner Grundriß im ganzen ist zu sagen, daß er die schon angeführte Feststellung Seegers hinsichtlich der geringen Entwicklung der Stadt im Mittelalter durchaus unterstreicht.

Meppen.

Die ursprünglich älteste Ansiedlung, welche den Namen Meppen trug, befand sich auf einem erhöhten Feld nördlich der Einmündung der Hase in die Ems. Auf dem linken Haseufer befand sich der ebenfalls auf einer Erhöhung gelegene Haupthof Meppen, auf dessen Grunde die Pfarrkirche errichtet wurde. Um diese entstand mit der Zeit eine Ansiedlung, welche wegen ihrer geschützteren Lage allmählich den Vorrang gewann.[154]) Um 945 wurde hier ein Markt mit Münze und Zoll für das Kloster Corvey eingerichtet.[155]) Die weitere Entwicklung Meppens ging relativ langsam vor sich. Es ist um 1300 noch keine Stadt gewesen.[155]) Erst im Jahre 1360 ist es von Bischof Adolf von Münster zur Stadt erhoben worden mit dem Rechte, sich mit Wall und Graben zu umgeben. Nun verließen auch die letzten Bauern der alten Ansiedlung ihre dortigen Hausstätten, um sich in der neuen Stadt wiederanzubauen.[156]) Die Bedeutung Meppens als nunmehrige Festung wurde noch dadurch erhöht, daß Bischof Florenz in der nordöstlichen Ecke des städtischen Areals die Paulsburg errichten ließ.[157])

---

[151]) MUB III, Nr. 404.
[152]) Dörries, S. 187.
[153]) a. a. O.
[154]) Geppert, S. 1 f.
[155]) Seeger, S. 92.
[156]) Geppert, S. 2.
[157]) Geppert, S. 25.

Ein Plan der Stadt aus dem 18. Jahrundert [158]) zeigt uns die Festung Meppen in ihrem damals errichteten Festungskleid, bestehend aus bastioniertem Mauer-, Graben- und Wallring. Außerdem war noch ein Innengraben vorhanden. In der sich von Süden nach Norden lang erstreckenden Stadt lag an der Nordostseite die schon erwähnte Paulsburg, im äußersten Süden die Pfarrkirche. Dementsprechend war auch der Verlauf der Hauptstraße, welche in früherer Zeit die Stadt durch das Marktor im Süden betrat. Dieses war aber bei dem Festungsbau im 17. Jahrhundert geschlossen worden, ebenso wie das Merschtor im Westen, durch welches eine aus genannter Richtung kommende Straße die Stadt betrat. Südlich von diesem wurde dann das Neutor errichtet, welches dann von der genannten Straße benutzt wurde. An der Nordseite bestanden früher 2 Tore, das Ems- und das Hasetor. Beide verschwanden, und das spätere Hasetor wurde errichtet. Das Emstor hatte etwas westlich, das Ha-

Abb. 23. **Meppen** (18. Jahrh.). ca. 1 : 6 666.
A. Pfarrkirche. B. Stätte des ehemaligen bischöflichen Hofes. C. Rathaus. D. Paulsburg. E. Gymnasialkirche. F. Markt.
1. (heutige) Hasestraße. 2. Marktstraße. 3. Emstor. 4. Kuhstraße. 5. Neutor. 6. (ehem.) Merschtor. 7. (ehem.) Markttor. - - - - innerster Stadtgraben.

158) Im Staatsarchiv Hannover.

setor etwas östlich von dem neuerrichteten Tore gelegen.[159]) Vor beiden hatte sich die Durchgangsstraße geteilt und war über die Ems bzw. die Hase geschritten. Die alte Befestigung, welche etwa 300 Jahre fast unverändert bestanden hatte, besaß eine größere Entfernung von beiden Flüssen.[160])

Ausgangspunkt der Siedlung war die alte Pfarrkirche und der Haupthof Meppen gewesen. Der jetzige Bau stammt aus dem ausgehenden 15. Jahrhundert, errichtet an derselben Stelle, wo Karl der Große im Jahre 802 eine Kirche hatte anlegen lassen.[161]) Der Hof lag zwischen dem Kirchplatz und den Straßen Domhof (c), Kuhstraße (4) sowie der zwischen beiden bestehenden Verbindung „Bült" (f).[162]) Von der Kirche führte in der Längsrichtung der Domhof und daran anschließend die Kirchstraße (b) zum Stadtinnern. Am Rathaus, das um das Jahr 1408 erbaut worden war[163]), traf sie mit der Durchgangsstraße, dort Marktstraße (2) genannt, zusammen, welche dort, wahrscheinlich durch die ehedem durch Merschtor einkommende Straße beeinflußt, kleineren Bogen bildet.

Der Marktplatz ist an seinem Nordende auseinandergezogen, sodaß die Form eines zweiseitig erweiterten Straßenmarktes herausgetreten ist. Dies ist durch die ehedem abzweigende Ems- und Hasestraße hervorgerufen worden.[164]) Der vorherrschenden Längsrichtung schließen sich naturgemäß auch die Nebenstraßen an. Dies sind Hinterstraße (a), Gymnasialstraße (e), an welcher die in neuerer Zeit errichtete Gymnasialkirche und das Gymnasium liegen, sodann die Burgstraße (d). Daneben sind in der Querrichtung einige kleine Verbindungsstraßen und -gassen entstanden. Randstraßen weist der alte Grundriß nicht auf, was auf den Innengraben zu führen sein dürfte, der einer Entwicklung dazu hinderlich gewesen sein wird.

---

[159]) Geppert, S. 10.
[160]) a. a. O.
[161]) Ebenda, S. 20 f.
[162]) Ebenda, S. 22.
[163]) Ebenda, S. 42.
[164]) S. Abb. 23.

III. Stiftssiedlungen.

Münster.

Kurz vor 800 verlegte Liudger den Sitz des ihm von Karl dem Großen anvertrauten Bistums nach Mimigerneford. Es wurde die erste Domkirche mit einem Kloster geschaffen. Zum Schutze umgab man sie mit einer Mauer und einem Graben. Zur Zeit des Bischofs Dodo (969—993) wurde ein neuer Dom errichtet. Außerdem bestand in der ersten Zeit noch eine Burg, die zu Beginn des 12. Jahrunderts durch Bischof Burchard erweitert, dann aber während eines Kampfes zwischen Bischof und Volk im Jahre 1125 in Flammen aufgegangen und nicht wiederhergestellt worden war.[1])

Wie waren nun die ursprünglichen örtlichen Gegebenheiten gelagert? Einen großen Teil des Areals der späteren mittelalterlichen Stadt nahmen vier große Höfe ein, der Brockhof, Kampwordesbekehof, Bispinghof und Jüdefelderhof. Es darf angenommen werden, daß sie schon seit der Zeit Liudgers zur Ausstattung der Kirche gehört haben; dem Bischof selbst war der Bispinghof zu eigen.[2]) Für die älteste Zeit der sich entwickelnden Siedlung ist folgendes Areal anzugeben: Die Mitte wurde von der befestigten Domimmunität eingenommen.[3]) Diese hatte 4 Tore[4]), von denen ebenso viele Verbindungswege zu der Verkehrsstraße führten, welche die Domfreiheit bogenförmig umlief. Das war die Linie Johannisstraße-Rothenburg-Prinzipalmarkt - Roggenmarkt - Drubbel-Bogenstraße-Spiekerhof-Aa, und jenseits dieser die Frauenstraße. Im Zuge dieser Linie fand die erste Besiedlung statt, wobei es sich vor allem um Krämer und Handwerker handelte.

In der ältesten Zeit bildete die Domimmunität den Schutz für die Siedler während kriegerischer Zeiten. Im beginnenden 12. Jahrhundert wurde der Burgbezirk dazu noch erhöht[5]), wodurch sein militärischer Wert noch gesteigert wurde. Der Name Münster taucht übrigens im Laufe der 2. Hälfte des 11. Jahrhunderts auf.[6]) Während des 12. Jahrhunderts kam dann das Stadtrecht von Münster

[1]) Geisberg, S. 83.
[2]) Schulte (76), S. 3.
[3]) Schulte (76), S. 15.
[4]) S. Abb. 25.
[5]) Geisberg, S. 89.
[6]) Geisberg, S. 83.

zur Ausbildung. Eine förmliche Verleihung desselben hat in Münster nicht stattgefunden; es ist jedenfalls nichts davon bekannt. Die aufblühende Ansiedlung hat sich im Laufe der Zeit ihre Privilegien wohl nach und nach erworben. Die Zusammenstellung der einzelnen erworbenen Rechte bildete dann das Recht der Stadt Münster. [7]) Auch die Daten der Erwerbung einzelner Rechte sind nicht bekannt. [8]) Die entscheidenden Punkte in der Stadtrechtbegabung der mittelalterlichen Stadt, vor allem auf dem platten Lande, sind das Befestigungsrecht, das Marktrecht und die Exemtion aus dem Landgericht, also die eigene Gerichtsbarkeit. [9]) Es muß bemerkt werden, daß die um die Mitte des 12. Jahrhunderts geschaffene und mit einem Mauerring versehene Befestigung das Gebiet der heutigen Altstadt bis zu den Promenaden festlegte. [10])

Abb. 24. Das spätmittelalterliche Münster. ca. 1 : 18 200.
1. Neubrückentor. 2. Hörster Tor. 3. Mauritztor. 4. Servatiitor. 5. Ludgeritor. 6. Ägidiitor. 7. Bispingtor. 8. Frauentor. 9. Jüdefelder Tor. 10. Kreuztor.

Münster war der natürliche Mittelpunkt der Landschaft zwischen Teutoburger Wald und Lippe und der Schnittpunkt wichtiger Handelswege. [11]) Das Straßensystem, in dessen Brennpunkt die Stadt lag, sandte gleichsam seine Strahlen nach allen Himmelsrichtungen aus [12]), nach Westen zum Niederrhein, nach Südwesten ins rheinische Frankenland (Köln) [13]) nach Süden über Dortmund nach Köln,

[7]) Schulte (76), S. 25.
[8]) Schulte (76), S. 27.
[9]) Knieke, S. 18 ff.
[10]) Geisberg, S. 100.
[11]) Seeger, S. 3.
[12]) Brand, S. 14.
[13]) a. a. O.

nach Osten ins hessische Weserland (Kassel) [14]), nach Norden bzw. Nordosten über Rheine zur Nordsee und über Osnabrück nach Bremen und Hamburg und schließlich nach Nordwesten ins friesische Küstenland (Zwolle und Kampen). [15]) Die zentrale Lage der Stadt in diesem System großer Verkehrswege äußerte sich in der Vielzahl der mittelalterlichen Stadttore, deren es seit der Mitte des 12. Jahrhunderts elf an der Zahl besaß. [16]) Genannte Hauptstraßen sehen wir innerhalb der Stadt auf die zu Beginn schon erwähnte Ringstraße zu laufen. Dadurch wird Münster gewissermaßen als Radialtyp mit gleichsam flächenhaftem Ausstrahlungspunkt festgelegt.

Schon sehr früh bildete sich hier ein intensiver Marktverkehr heraus. Das platte Land konnte hier seine Produkte feilbieten, und der Bischof konnte als geistlicher Grundherr die Bedürfnisse seiner Hofhaltung und die seiner gesamten Domgeistlichkeit auf dem Markte decken. [17]) Aber auch eine Marktrechtsverleihung ist nicht genau festzulegen. Im 12. Jahrhundert dürfte Münster jedoch als Marktort schon einige Bedeutung besessen haben. [18]) Dazu führt Schulte aus: „Münster hatte bis zum Ende des 12. Jahrhunderts außer dem Dom noch sechs Pfarrkirchen, weshalb wir aus diesem Grunde auf eine starke Bevölkerung schließen dürfen: diese trieb zum größten Teil Handel und Gewerbe." [19]) Hier befand sich auch eine Zoll- und Münzstätte. Sie war im Besitze des Bischofs. [20]) Diese Münzstätten bestanden vielfach zur Ergänzung der Märkte. [21])

Der erste Marktverkehr fand auf der erwähnten Ringstraße statt, dem Roggenmarkt und dem Prinzipalmarkt. Die alte Heeres- oder Königstraße wurde hier unter Beibehaltung des gekrümmten natürlichen Verlaufes zur Marktstätte ausgebaut. Wir hatten hier also eine langgestreckte Marktstraße. Die Verbreiterung des Straßenmarktes begann bei der Bogenstraße; die breiteste Stelle war an der Lambertikirche; gegen die Rothenburg zu wurde die Straße wieder schmaler. [22]) Der heutige Säulengang an der Burgmauerseite des Prinzipalmarktes und Roggenmarktes weist noch auf dort stattgefundene Markttätigkeit hin. [23]) Weiteren Marktverkehr hatten wir dann auf dem Alten und Neuen Fischmarkt. Der Name deutet schon die Art des Marktartikels an, und die Einrichtung eines zweiten Fischmarktes läßt auf gesteigerten Umsatz schließen. Zu welcher Zeit der zweite Fischmarkt eingerichtet wurde, läßt sich nicht be-

[14]) a. a. O.
[15]) a. a. O.
[16]) Geisberg, S. 114.
[17]) Kletler, S. 56.
[18]) Schulte (76), S. 27.
[19]) a. a. O.
[20]) a. a. O.
[21]) Stein, S. 26.
[22]) Meurer, S. 12 f.
[23]) S. Abb. 25.

stimmt sagen. Wollen wir aber allgemein einen weitergefaßten Zeitpunkt annehmen, so könnten wir bemerken, daß die Blütezeit der Hanse im späten Mittelalter mitbestimmend gewesen ist. Münster war ja selbst sowie noch mehrere Orte des Fürstbistums Mitglied des Bundes. Es besteht so die Analime, daß der hiesige Fischmarkt (bzw. die beiden Märkte) Eigenmarkt für die Stadt und zentraler Umschlagsmarkt, einmal für die kleineren Städte, zum andern für das nahe Hinterland gewesen ist. Die hansischen Kauffahrer brachten von Skandinavien her vor allem die Fischnahrung mit, welche sich lange hielt und somit für den Weiterversand geeignet war (Stockfisch, Klippfisch).

Abb. 25. Stadtkern von Münster. 1 : 6 666.
1. Dom. 2. Michaeliskapelle. 3. Horstebergtor. 4. Michaelistor. 5. Tor an der Pferdegasse. 6. Tor am Spiegelturm. 7. St. Lamberti. 8. Prinzipalmarkt. 9. Rothenburg. 10. Drubbel. 11. Alter Fischmarkt. 12. Roggenmarkt. 13. Bogenstraße. 14. Neuer Fischmarkt. 15. Spiekerhof. - - - - Immunitätsmauer.

Die immerhin bemerkenswerte Gestalt des Neuen Fischmarktes, welche aus dem Straßenlauf herausragt, deutet auf schematische Anlegung hin. Möglicherweise ist er aus einem sog. „Platzken" entstanden. Das ist ein innerer Hof, welcher durch einen Gang mit der Straße verbunden ist. Daraus haben sich vielfach Sackgassen entwickelt, die später zum Teil wieder verschwanden, zum Teil heute noch als Sackgassen vorhanden sind oder sich zu Durchgangsgassen entwickelt haben. So läuft ja noch heute die Gasse Wegesende von dem seinerzeitigen Neuen Fischmarkt ab. [24])

[24]) Schönhoff, S. 99.

Für die Straßen Münsters ist im einzelnen auf Geisberg zu verweisen.[25]) Allgemein ist zu bemerken, daß die Straßen der Altstadt zum Teil systematische Neuanlagen, zum Teil aber auch die Fortsetzungen der alten Landwege waren, die durch die Tore die Stadt betraten und als Haupstraßen auf den Kern zuliefen. Das heutige Wegenetz der Altstadt deckt sich wahrscheinlich zum größeren Teile noch mit dem des 12. Jahrhunderts.[26]) Schematische Anlagen haben wir im West- und Nordwestviertel. Aber auch in den übrigen Randteilen ist manche Straße, die durch ihren geradlinigen Verlauf auf genanntes Moment hindeutet, zu finden.

Es wäre im einzelnen noch zu untersuchen, wann diese letztgenannten Straßen geschaffen wurden, oder ob sich nicht manche doch vielleicht als spätere Verbindungsstraße aus einer Stich- oder Sackgasse entwickelt hat. Münster war ja um 1150, zur Zeit der Befestigung durchaus noch nicht vollständig besiedelt; man hatte den Zuzug von Neubürgern in Rechnung gestellt. Der Befestigungsring ist im Laufe der späteren Jahrunderte noch manchen Veränderungen unterworfen worden.[27])

Vreden.

Die Stadt Vreden ist auf dem Grunde eines Haupthofes entstanden. Genauer ausgedrückt ergibt sich folgende Entwicklung: Auf dem Boden des genannten Haupthofes wurde in der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts ein Damenstift gegründet, und zwar von Walbert, einem Enkel Widukinds. Das engere Areal des Stifts, die Stiftsimmunität, war mit einer Befestigung umgeben, die aus Wall und Graben bestand. Zu Beginn des 11. Jahrhunderts schon wird Vreden ‚civitas' genannt, was auf die befestigte Immunität hinweisen dürfte.[28]) In Anlehnung an das Stift hatte sich die Siedlung Vreden stärker entwickelt. Um 1252 war das Weichbildrecht schon vorhanden. In diesem Jahre wurde dem Bischof von Münster seitens des Kölner Erzbischofs die Hälfte der Stadt übertragen. Das hatte folgende Bewandnis: Das Vredener Stift stand seit 1180 unter Köln[29]); so war es auch mit der Siedlung Vreden bis zu dem erwähnten Jahre, was schließen läßt, das der Grund und Boden der späteren Stadt zu einem großen Teile wohl dem Stifte zugehörig war. Der Bischof von Münster nun wird sich im Laufe der späteren Zeit, also nach 1252, in welchem Jahre der Ort befestigt worden war[30]), wichtige

[25]) Geisberg, S. 100 ff.
[26]) Geisberg, S. 100.
[27]) Hier muß wiederum auf Geisberg verwiesen werden, S. 107 f.
[28]) Tenhagen, in: Aus alter Zeit, Jahrgang 1903, Kap. 1.
[29]) Gescher, Vergangenheit (Zeittafel).
[30]) BK. Kr. Ahaus, S. 81.

Gerechtsame gesichert haben, wenn darüber auch keine Nachrichten vorliegen, sodaß dann wohl von einer bischöflich-münsterschen Stadt gesprochen werden kann. Es gab in Vreden zwei Pfarreien; einmal diejenige, welche sich auf die Stiftsimmunität beschränkte, dann die, welche den Ort umfaßte. Diese ist als die ältere anzusehen, da mit ihr das Außenkirchspiel verbunden war. [31]) Die jetzige städtische Pfarrkirche ist ein Bau aus dem ausgehenden 15. Jahrhundert. [32]) Sie liegt im Bereiche der ehemaligen Immunität.

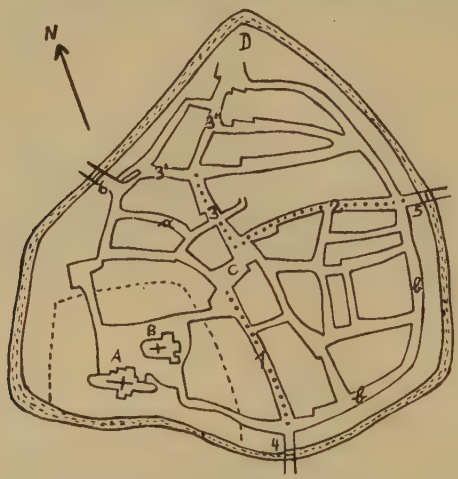

Abb. 26. Vreden. 1 : 8 333.
A. Stift(skirche). B. Pfarrkirche. C. Markt. D. Stätte der ma. Burg.
1. Wassermühlenstraße. 2. Wüllener Straße. 3. Wessendorfer Straße. 4. Wassermühlentor. 5. Wüllener Tor. 6. Wessendorfer Tor. - - - - mutmaßlicher Verlauf der ehemaligen Stiftsbefestigung.

Der aus dem Jahre 1827 stammende Vredener Plan zeigt uns noch zum großen Teil das alte Vreden. Mit der alten Immunität ist schon einer der Siedlungskomplexe umrissen. [33]) Ein anderer ist das südöstliche Areal mit einer verhältnismäßig großen Anzahl von Straßen und Gassen, begrenzt von der alten Wassermühlenstraße (1) und der Wüllenerstraße (2). Eine weniger bebaute Fläche liegt nördlich der Wüllenerstraße. Die Umwallung bildet hier im Norden eine deutlich sichtbare Spitze, auf welche die ehemalige Borgstraße, jetzt Wessendorferstraße zuläuft. Hierin haben wir die Stelle der alten „luntener porte" zu sehen, wo Bischof Otto IV. im Jahre 1398 eine Burg errichten ließ. [34])

---

[31]) Tibus, S. 1080 ff.
[32]) Gescher, ebenda.
[33]) Die gestrichelte Linie stellt die mutmaßliche Grenzlinie der Stiftsimmunität dar.
[34]) BK. Kr. Ahaus, S. 81.

Borgstraße (3"), Wüllenerstraße und Wassermühlenstraße waren die ursprünglichen Hauptstraßen des Ortes, die am Markte zusammentrafen. Diesen entsprachen die Tore, im Süden, Osten und Norden gelegen. In schriftlichen Vredener Denkmälern des 14. Jahrhunderts ist dann noch von dem „Neutor" und der „olden stat" die Rede.[35]) Das mag folgende Bewandnis haben. 1324 wurde die Stadt von einem großen Brande heimgesucht, welcher eine bestimmte Fläche besonders betroffen haben wird. Nach dem Wiederaufbau mag man dann die Unterscheidung von „alter" und „neuer" Stadt getroffen haben. In dem „Neutor" dürfte wohl das westliche oder Windmühlentor zu sehen sein, denn die zum Stadtmittelpunkte, dem Markt führende Windmühlenstraße stellt keine direkte Verbindung zu diesem dar, sondern sie benutzt die Borgstraße. Daraus wäre zu entnehmen, daß dieses Tor erst entstand, als die dortige Fläche schon bebaut war. Die in jenem Viertel gelegene Schlüpstraße (a) ist unzweifelhaft in neuerer Zeit entstanden. Es ist also zusammenfassend zu vermuten, daß das Neutor zuerst eine Art Nebenpforte war, die nach der Schließung der „luntener porte", Ende des 14. Jahrhunderts, die Funktion dieser übernahm, nämlich der ehedem durch die „luntener porte" eintretenden Hauptstraße den Einlaß zu bieten.

Es liegen über die Stadt Vreden allzu wenige quellenmäßige Nachrichten vor, als daß man hinsichtlich der Beurteilung des Grundrißbildes über Vermutungen und etwaige Schlüsse hinausgehen könnte. — An die ehemalige Befestigung erinnert noch die Mauerstraße (b). Eine vollständige Ringstraße hat sich hier nicht herausgebildet, denn der südwestliche Teil der Stadt war das wieder für sich befestigte Areal der Immunität.

Die Hauptstraßen, welche durch die genannten Tore den Ort betraten, verbanden ihn mit den benachbarten Städten wie Stadtlohn, Ahaus u. a. Vreden lag an der westlichen Grenze des Territoriums, und etwas abseits von den großen Verkehrsstraßen desselben. Dadurch hatte es keinen direkten Anschluß an den durchgehenden Handelsverkehr. Aus der Vielzahl der Nebenstraßen — mögen manche derselben auch erst in späterer Zeit entstanden sein — kann man schließen, daß der Ort doch eine langsam stetige Entwicklung durchgemacht hat, von keinem Stillstehen getroffen wie etwa das benachbarte Stadtlohn, wie wir gesehen haben. Dabei wird das Stift eine Rolle mitgespielt haben, das dem Orte in mehr landschaftlich lokalem Rahmen ein zwar langsames, aber doch stetiges wirtschaftliches Gedeihen gesichert haben wird.

---

[35]) I. N. A. Kr. Ahaus, S. 49, 124, 137, 200.

IV. Burgsiedlungen.

1. Oberstift.

Ahaus.

Ahaus leitet seinen Ursprung von dem „Haus an der Aa“ her. Dieses hatte unter verschiedenen in der dortigen Gegend gelegenen Höfen die Stellung eines Haupthofes inne, welcher sich, mit Wall und Graben umgeben, mehr und mehr zu einer Burg für schutzbedürftige Landbewohner entwickelte. So entstand ein Burgflecken. Herren über Burg und Ort waren Dynasten aus dem Horstmarer Geschlecht. Der letzte Herr von Ahaus verlieh dem Ort 1391 einige Privilegien. Im Jahre 1406 kam die Herrschaft durch Kauf an das Fürstbistum. [1])

Ausgangspunkt und Kern der Siedlung Ahaus war die alte Burg. Die Lage derselben ist nicht mehr genau zu bestimmen. Zu erschließen wäre sie etwa aus der Längstendenz der Verbindung Domstraße (b), Markt, Wüllenerstraße (3). Die Verlängerung dieser Linie nach Südosten würde das Areal der alten Burg erreichen. Der Grund für diese Mutmaßung ist die häufige Erscheinung, daß sich die Ortsentwicklung an einer Längsstraße vollzieht, welche von einem festen Punkte ausgeht. In vielen Fällen ist es, wie auch hier, eine Burg. Als weitere Beispiele für eine derartige Ortsentwicklung sind im alten Fürstbistum das Wigbold Ottenstein und die Burgfreiheit Sassenberg anzuführen. Auch hier hat sich der Ort vorzüglich an der von der abgehenden Längsstraße entwickelt. Die Richtungsweisung der genannten Längsverbindung bei Ahaus strebt nach Nordwesten hin, und diesem Zuge folgen auch die jeweiligen Straßen-, Wall- und Grabenanlagen. Die ursprüngliche Burg lag also etwas nordwestlich vom heutigen Schlosse verschoben, das schon der vierte Bau ist und von dem jüngeren Pictorius während der Jahre 1689 bis 1695 errichtet worden ist. [2])

Betrachten wir uns einmal den Ahauser Stadtgrundriß etwas näher. Wie schon angeführt, bildete die alte Herrschaftsburg Kern und Ausgangspunkt der Siedlung. Diese war mit Wall und Graben befestigt. An der Westseite bildete allerdings die dort vorbeifließende Aa die Schutzlinie. Für Alter und Ursprung der Domhofstraße (a)

[1]) Cl. Storp, Aus der Geschichte der Stadt Ahaus bis 1803 in Festschr. z. Heimatfeier in Ahaus, Aug. 1928. S. 10 f.

[2]) Brockmann, Mitteil. aus d. Gesch. d. Stadt Ahaus, „Aus alter Zeit“ I, 1903.

möchte man annehmen, daß sich dort Häuser der Burgmänner oder sonstiger Bediensteter befunden haben, und zwar solcher der ältesten Burg oder der nächsten beiden Nachfolgerinnen. Hier wäre wiederum die Lage der beiden letztgenannten zu ermitteln. Möglicherweise verdankt das Stück (a') der Domhofstraße sein Entstehen auch der Grabenanlage der im 17. Jahrhundert mit dem Schloß errichteten Vorburg. Die älteste Straße ist aber unzweifelhaft die Domstraße (b), die von der alten Burg zum Mittelpunkt der Burgfreiheit, nämlich zum Kirchplatz führte. Die dortige Pfarrkirche hat die Stätte der alten Kapelle der Burgfreiheit inne.[3])

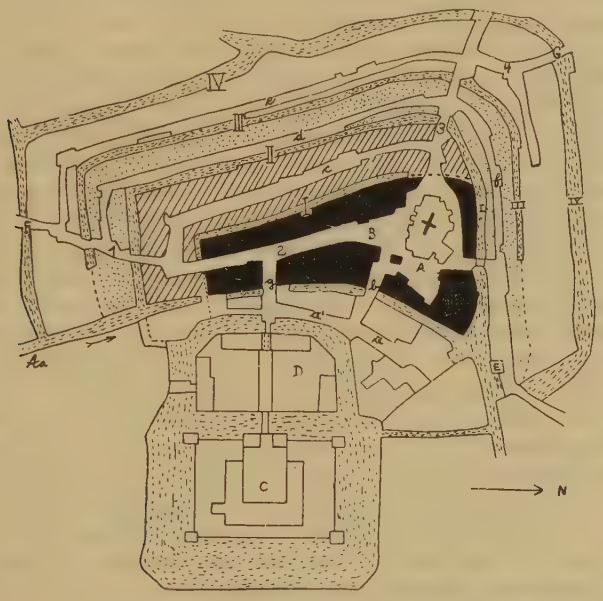

Abb. 27. Ahaus. 1 : 5 000.
A. Pfarrkirche. B. Markt. C. Burg (Schloß). D. Vorburg. E. Mühle. F. Coesfelder Tor. G. Wessumer Tor.
1. Coesfelder Straße. 2. Marktstraße. 3. Wüllener Straße. 4. Wessumer Straße.

Das Areal der alten Burgfreiheit wurde von dem innersten Graben (I) begrenzt, der von der Aa gespeist wurde. An den weiteren Grabenanlagen (II—IV) sind die einzelnen Stadterweiterungen erkennbar. Der erste und der zweite Stadtgraben liefen hinter der Kirche zusammen. Das ganze Grabensystem wurde von der Aa mit Wasser versorgt. Die dritte und letzte Stadterweiterung, nämlich diejenige, welche bis zum äußersten Graben reichte, geschah im 16. Jahrhundert, zur Zeit Bischof Bernhards von Raesfeld (1557 bis

[3]) Storp, S. 14.

1566).[4]) Heute fließt die Aa nicht mehr mitten durch die Altstadt, sondern sie benutzt das Bett des alten äußersten Stadgrabens.[5])

Der Verlauf einer jeden Stadterweiterung dürfte so vor sich gegangen sein, daß sich außerhalb des Grabens, aber meist in unmittelbarer Anlehnung an diesen Neusiedler anbauten. Dann wurde das besiedelte Areal mit Wall und Graben wiederum eingefaßt. Es entstand zwischen dem alten und dem neuen Graben eine Straße, denn auch in Anlehnung an den neuen Wall wird man Wohnstätten errichtet haben. Man könnte allerdings auch annehmen, daß die zwischen den einzelnen Gräben entstandenen Straßen an die Stelle eines Walles getreten sind, wenn man auf die früheren Straßennamen wie Hochstraße, Vorderer Wall oder Weberwall und Hintester oder Grüner Wall eingeht. So ist Storp der Meinung, daß die Hochstraße wohl auf einem früheren Wall lag.[6]) Nun, diese Frage gehört nicht mit zu den entscheidendsten, denn dazu müßte schließlich noch die Befestigungstechnik früherer Zeiten herangezogen werden, um die Frage anschneiden zu können, ob man bei der Grabenziehung die gewonnene Erde innerhalb, wie üblich, oder außerhalb, oder vielleicht auch beidseitig zur Errichtung eines Walles verwendete. Das wichtigste Merkmal ist jedenfalls hier bei Ahaus die Tatsache, daß man bemüht gewesen ist, sich bei den Straßen wie auch Befestigungsanlagen an das obwaltende Schema zu halten. So zeigen denn die genannten Straßen: Hochstraße (c), Weberwall (d) und Grüner Wall (e) sowie die einzelnen Befestigungslinien das Streben nach Parallelität. Diese Tendenz zeigt sich dann weiter auch in dem nördlich von der Kirche gelegenen Areal, nämlich bei der Mühlenstraße (f) und bei dem Straßenstück (4'), das heute Königstraße genannt ist.

Die Stadt hatte zwei Tore. Das eine lag ursprünglich am Südende der Marktstraße (*2*), nämlich dort, wo der erste Graben auf die genannte Straße trifft. Das andere lag unmittelbar westlich von der Pfarrkirche am Anfang der Wüllenerstraße (3). Jede Stadterweiterung hatte naturgemäß die Verlagerung der Tore zur Folge. Das nordwestliche Tor lag später allerdings nicht dort, wo die Verlängerung der Wüllenerstraße auf den äußersten Graben trifft, sondern nach Norden zu, an der Stelle, wo die Wessumer-Straße (4) den Graben überschreitet. Beide Tore ließen eine größere Durchgangsstraße ein, bzw. aus, die sich innerhalb der Stadt aus Coesfelder-, Markt-, Wüllener- und Wessumerstraße zusammensetzte. Diese Straße wandte sich vom Coesfelder Tor im Süden ab über Legden nach Coesfeld. Jenseits des Windmühlentores im Nordwesten teilte sich die Straße in mehrere Wege, welche die Verbin-

[4]) Tücking, S. 48 des 30. Bds.
[5]) Meßtischblatt 2140.
[6]) Storp, S. 16/17.

dung mit Steinfurt sowie den benachbarten niederländischen Städten herstellten. [7])

Diese Hauptdurchgangsstraße ist in ihrem innerstädtischen Verlauf bedeutend mehr mit dem Anwachsen des Ortes verknüpft, als dies bei den entsprechenden Straßen der bisher behandelten Städte der Fall ist. Man kann nun die Durchgangsstraße nicht durchaus mathematisch als eine Durchgangslinie bezeichnen, denn wir haben hier ursprünglich das Auftreffen der von Süden kommenden Straße auf die alte Domstraße und deren Fortsetzung, die, wie schon angeführt, als Längsstraße von der alten Burg ablief. Dort, wo die Marktstraße auf diese alte Längsstraße trifft, wird sie breiter, sodaß wir von einem verbreiterten Straßenmarkt sprechen können. Zwischen Marktstraße und dem jetzigen Schloß besteht eine Verbindung (g). Diese wird als Folge der Errichtung des Schlosses entstanden sein, falls nicht der nach der alten Herrschaftsburg errichtete zweite und dritte Bau die nämliche Lage schon innehatte, sodaß die genannte Verbindung in Folge jener Bauten entstanden sein könnte.

Betrachten wir den Ahauser Grundriß, wie er uns hier in dem Stadtplan aus dem Jahre 1827 entgegentritt, nochmals als ganzen, so erkennen wir die beherrschende Stellung der Burg, sowohl des jetzigen Schlosses, wie auch indirekt noch die dominierende Lage der alten Herrschaftsburg. Straßen und Gräben zeigen ein Bestreben an, sich etwa in der Art eines Halbkreises um die alte Burg zu legen. Dies zeigen die äußersten Linien für die spätere Epoche an, nämlich in der Tendenz, sich eng an die späteren Burgen anzuschließen. So dürfte auch der Schluß nicht unwahrscheinlich sein, daß die beiden vor dem heutigen Schlosse erbauten Burgen, im wesentlichen schon die Fläche des Schlosses einnahmen. In allen aber ist eine hervortretende Planmäßigkeit zu beobachten.

Wie schon angedeutet, tritt uns Ahaus auf dem Plan von 1827 im wesentlichen in seiner ursprünglichen Gestalt entgegen. Im Jahre 1863 nun wurde die Stadt von einer verheerenden Feuersbrunst heimgesucht. Beim Wiederaufbau erhielt sie ein geändertes Aussehen. Die inneren Gräben verschwanden, und im Straßennetz traten größere Veränderungen ein. Im Nordosten entstand vom Marktplatz aus eine Straße, welche die alte Linie der Umwallung überschritt. Das ist die heutige Bahnhofstraße. Wir haben schon von der Verbindung zwischen Schloß und Marktstraße oben gesprochen. Diese wurde weiter nach Westen durchgeführt. Auch die Wüllenerstraße wurde über die alte Wallinie weiter durchgeführt. So dominiert heute im Grundriß der Altstadt von Ahaus — wenn man so sagen kann — die am Markt sich gabelnde Hauptverkehrsstraße. Trotzdem läßt sich aber noch ein Bild des alten Ahaus herauslesen, nämlich in der

[7]) Le Coq, Sect. 12.

Wall- und in der Hochstraße, die beim Wiederaufbau in Anlehnung an die alte Straßen- und Grabenführung entstanden und auf welche die alten Straßennamen übergingen.

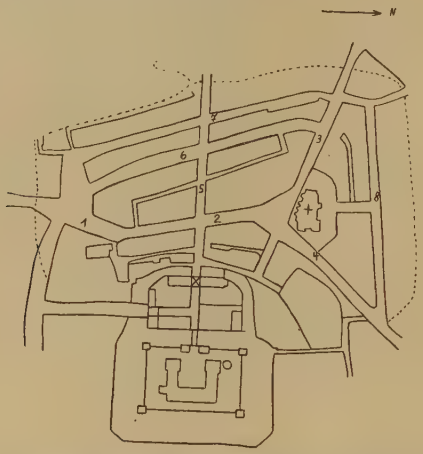

Abb. 28. Ahaus nach dem Brande von 1863. 1 : 7 500
1. Coesfelder Straße. 2. Marktstraße. 3. Wüllener Straße. 4. Bahnhofstraße. 5. Schloßstraße. 6. Hochstraße. 7. Wallstraße 8. Königstraße. - - - - ehemalige äußere Grabenlinie.

Gronau.

Erst gegen Ende des 15. Jahrhunderts begegnet das Wigbold Gronau. Der Ort war auf dem Grunde des Hauses Gronau, eines befestigten Adelssitz entstanden. Dieser war im Besitze von Steinfurt, aber ein münstersches Lehen. Noch im Jahre 1699 wurde die Oberhoheit des Fürstbischofs von Münster über Gronau einmal mehr festgelegt.[8])

Als Keimzelle und Kern der Siedlung ist das feste Haus Gronau anzusehen. Nördlich schloß sich an den Burggraben die Vorburg und die Burgfreiheit an, die dann mit Wall und Graben befestigt wurde. Mit der Zeit ließen sich hier mehr und mehr Gewerbetreibende nieder.[9]) Es entstand also hier im Schutze der Burg eine Ortschaft. Umgeben war diese von dem Binnengraben, welcher vom Burggraben ausging. Um diese ursprüngliche Siedlung mit der Burg legte sich im Laufe der Zeit eine neue Siedlung, die vom Butengraben geschützt war, welcher im Südosten mit dem Binnengraben zusammenlief und welcher im Westen in die Dinkel mündete. Diese schützte die Stadt an der Westseite.

[8]) Jesse, S. 17 f., 38 f., 114 f.
[9]) Jesse, S. 34.

Wir haben hier also genau wie bei Ahaus die Erscheinung, daß sich um einen festen Kern, hier ebenfalls um die Burg, der Ort in einer Art Halbkreis etappenweise entwickelt hat. Von der Burg gelangte man über eine Brücke zur Vorburg und zum alten Burgflekken. Überschritt man Binnen- und Butengraben, so war man am Deventer Hellweg, einer bedeutenden Heeres- und Verkehrsstraße. Diese lief gleichsam tangential an Gronau vorbei. Hierbei ist auf den Unterschied gegenüber Ahaus hinzuweisen, wo die Hauptverkehrsstraße den Ort selbst durchschneidet.

Bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts bestand Gronau aus der vom Binnengraben umschlossenen „Binnenstadt" nebst der vom Butengraben eingefaßten „Butenstadt". Es ist zu vermuten, daß auch schon außerhalb des genannten Areals, nämlich längs des Deventer Hellweges eine Bebauung stattgefunden hatte. Aber erst mit dem oben angeführten Zeitpunkt begann eine intensivere Bebauung des Streifens an der genannten Verkehrsstraße. Es entstand die sogenannte Neu- oder Vorstadt. Die Aufnahme von Flüchtlingen aus dem spanisch-niederländischen Kriege zu Beginn des 17. Jahrunderts förderte diese zweite Stadterweiterung erheblich. Das Jahr 1612 wird hierfür als festes Datum angegegeben. Bis zum Jahre 1632 war der Ausbau des Ortes im allgemeinen abgeschlossen.[10]) Die Neustadt war von der Umflut geschützt, denn die Dinkel umfloß die Stadt in zwei Armen.

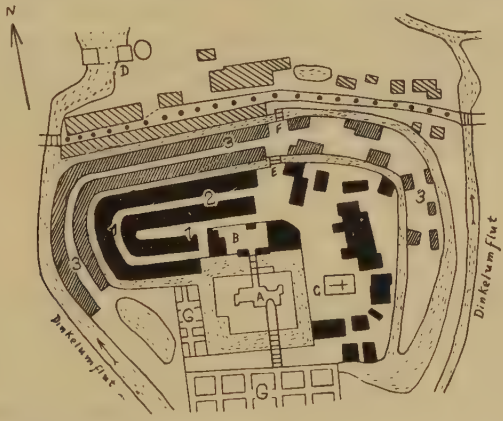

Abb. 29. Gronau. ca. 1 : 5 550.
A. Burg. B. Vorburg. C. Kirche. D. Mühle. E. Oberste oder Bavenpforte. F. Freiheits- oder Stadtpforte. G. Gärten.
1 Ringstraße. 2. Pumpenstraße. 3. Wallstraße. 4. Deventer Hellweg.

Zieht man vom Burgeingang zum Außentor am Butengraben eine Linie, so ist zu erkennen, wie diese das städtische Areal in zwei

[10]) Jesse, S. 42.

gleichsam verschiedenartige Bauflächen teilt. Wir sehen links die regelmäßige Bauaufteiltung der Straßen, die dort in enger Anlehnung an den jeweiligen Wall entstanden sind. So haben wir in dem ersten Stadtbezirk, welcher vom Binnengraben begrenzt wird, die Ringstraße (1) und deren Fortsetzung, die Pumpenstraße (2). Die Häuserreihe unmittelbar am Graben dürfte wohl jüngerer Herkunft sein als die ihr gegenüberliegende, da sich an ihrer Stelle der ehemalige Wall befunden hat. Dasselbe Bild sehen wir in dem zweiten Stadtbezirk. Hier weist der Name der Wallstraße (3) noch auf die Befestigung hin. Diese Straße setzt sich noch über die oben angeführte gedachte Linie hinaus in das rechts davon gelegene Areal fort. Aber an diesem Teil der Wallstraße finden wir nur vereinzelte Häuser in ungeschlossener Anordnung. Betrachten wir das entsprechende Areal des ersten Bezirks, so bemerken wir eine noch ungeregeltere Anordnung der Häuser. Dort liegt auch die alte Pfarrkirche. Auch in der Neustadt, am Deventer Hellweg ist genannte Erscheinung zu beobachten. Die Ursache für die dünnere und unregelmäßigere Bebauung des jeweiligen östlichen Stadtteils ist nicht ohne weiteres ersichtlich. Als einfachste Erklärung mag vielleicht die Beschaffenheit des Baugrundes dienen. Die Wallanlagen begann man übrigens im 17. Jahrhundert abzutragen, sodaß die am jeweiligen Außenrand gelegenen Häuserreihen wohl vornehmlich aus dieser Zeit stammen.

Beim Vergleich der Stadtgrundrisse von Ahaus und Gronau fällt die nahe Verwandtschaft im Typ sofort ins Auge. Auf die Unterschiede hinsichtlich der Hauptstraße ist schon hingewiesen worden. Beiden ist eine Planmäßigkeit eigen, die auffällt und welche auf dominierende Stellung der Burg als Siedlungskeim ursächlich hinweist, sodaß bei diesen Siedlungserscheinungen hinsichtlich des Grundschemas von einem Residenztyp gesprochen werden kann.

Horstmar.

Die Herren von Horstmar, Eigentümer der gleichnamigen Burg, gründeten unterhalb derselben acht Burglehen, damit sie ihre Getreuen als Helfer stets in der Nähe hatten. Die Gründung dieser Burgmannshöfe geschah wahrscheinlich im 11. Jahrhundert, und mit der Zeit siedelten sich in deren Nähe Landbewohner, Handwerker und später auch Kaufleute an. Es entwickelte sich somit eine Art Burgflecken. Im Jahre 1269 kam die Herrschaft Horstmar durch Kauf an Münster, und Bischof Gerhard, der in dieser Zeit regierte, verlieh dem Burgflecken einige Privilegien, welche Bischof Otto III. im Jahre 1302 bestätigte. Die Bezeichnung „oppidum", was hier wohl vorzüglich einen befestigten Ort bedeutete, taucht zum ersten Male im Jahre 1297 auf. [11])

[11]) Darpe (17), S. 112 ff.; BK. Kr. Steinfurt, S. 45 ff.; Börsting, S. 28 ff.

Die Burgmannshöfe bildeten also den Grundstock der Siedlung. Sie waren, wie erwähnt, vorzüglich zum Zwecke der Verteidigung angelegt, und auch die Ortschaft selbst sollte wohl mehr als Festung dienen, denn für ein wirtschaftliches Emporblühen fehlte es an den nötigen Vorbedingungen. Horstmar lag an keiner größeren Verkehrsstraße, und auch zur Landeshauptstadt Münster fehlte es an guten Verbindungen. Bei der hohen Lage des Ortes ist dann auch das Fehlen einer Wasserstraße nachteilig festzustellen, und überhaupt war es mit der Wasserversorgung im ganzen ziemlich schlecht bestellt. [12]) Handel und Gewerbe kamen so schlecht voran. Die Wasserversorgung wird aber jedenfalls soweit funktioniert haben, daß der Ort als kleinere Festung immerhin bestehen konnte. Naturgemäß war ein Wall und Graben vorhanden. Bischof Otto IV. ließ 1408 die Festungswerke erneuern, da er diese als Bollwerk gegen die Grafschaft Steinfurt dringend nötig hatte. [13])

Betrachten wir aber einmal den Grundplan der Festung Horstmar, so müssen wir zu dem Schluß kommen, daß dieselbe ihre volle Wirkung nur in enger Verbindung mit der Burg haben konnte. So nimmt Darpe beispielsweise an, daß sich die erwähnte Neubefestigung Horstmars im Jahre 1408 „wohl vorwiegend auf die eigentliche Burg (castrum) bezogen haben mag." [14]) Der militärische Wert der Stadt war garnicht so überragend. Der in der späteren Zeit von zwei Gräben und wahrscheinlich auch von zwei Wällen umgebene Ort bildete einen fast quadratischen Grundplan. Es wird gesagt „fast" quadratisch, weil die Umrißlinie nicht einem mathematischen Quadrat in der Wirklichkeit entsprach. Wohl läßt sich von einem Quadrat„typ" reden. Nun war aber die Kreisform bei geringstem Aufwand von Mannschaften die sicherste Verteidigungsstellung. [15]) Hierbei war die größtmögliche Entfaltung der Feuerwaffen zu erreichen, während es bei der Rechteckform an den Ecken unbestrichene Räume gab, die es dem Angreifer ermöglichten, ungefährdet in den toten Winkel der Mauer zu gelangen und dort eine Ersteigung mit künstlichen Mitteln vorzubereiten. [16]) Dies galt also für die Zeit nach der Erfindung des Schießpulvers (1259) und dem Aufkommen der Feuerwaffen im 14. Jahrhundert. Vorher handelte es sich um Kämpfe aus geringen Entfernungen, bei denen hauptsächlich drei Arten zu vermerken sind, der Wurf mit Speer und Lanze, der Schuß mit Armbrust und Bolzen und für die Verteidiger der Guß mit flüssigem Blei, siedendem Öl etc. Nicht zu vergessen sind auch die Wurfmaschinen, meist auf Seiten der Angreifer, mit denen Steinkugeln geschleudert wurden. Welche Maßstäbe der spätmittelalter-

[12]) Darpe, S. 112/113.
[13]) Ebendort.
[14]) Darpe, S. 117 (WZ. 40. Bd.).
[15]) Ehlgötz, S. 29.
[16]) H. Meier, S. 73.

lichen Kriegstechnik sind aber nun an Horstmar als Festung zu legen?

Die Befestigung der Stadt bestand in der Hauptsache aus zwei Wällen und zwei Gräben, wovon der innere Wall in Kriegszeiten mit Palisaden versehen war. Auch bestand eine Stadtmauer, die aber nicht alle Häuser umschloß, sodaß sie für die Verteidigung nur einen geringen Wert besaß. Vom inneren Graben eingeschlossen lag im Zuge des Innenwalles in jeder Ecke des Geviertes ein Wartturm.[17]) Soweit sich die kriegstechnischen Möglichkeiten übersehen lassen, kamen bei Horstmar die oben aufgeführten Verteidigungsmittel nicht so sehr in Betracht, da sie ja vor allem auf eine für die Verteidigung geeignete Mauer angewiesen waren. Außerdem wäre das auch garnicht so dringlich gewesen, da beide Gräben immerhin einen ausreichenden Schutz boten, und waren diese und die Wälle einmal vom Feinde beherrscht, so war auch die genannte Mauer von keinem erheblichen Wert mehr. Der Verlauf der Mauer läßt sich nicht mehr genau feststellen, doch ist anzunehmen, daß er etwa durch den Zug der Randstraßen dargestellt wird. Gilt es also noch, auf die Möglichkeiten des Entfernungskampfes hinzuweisen. Die Frage der oben erwähnten „unbestrichenen Räume" und des „toten Winkels" an den Ecken der Befestigung wird hier nicht so akut gewesen sein. Einmal schufen die Warttürme in dieser Richtung genügenden Schutz, zum andern wird das (mögliche) Kampfbild hier bei Horstmar nicht sehr kompliziert gewesen sein; das soll besagen: Für kleinere oder auch größere Entfernungskämpfe, bezogen auf die Zeit vor und auch nach Aufkommen der Feuerwaffen, wird das unebene Gelände um die Stadt herum für Angreifer, das Vorhandensein zweier durch Gräben getrennter Wälle für die Verteidiger, hinsichtlich Heranführung bzw. Aufstellung von Wurf- bzw. Schußbatterien mit Schwierigkeiten verbunden gewesen sein. So darf am Schluß dieses Abschnittes behauptet werden, daß Horstmar als Festung zusammen mit der nahe gelegenen Burg trotz der abweichenden Umrißform den erforderlichen Ansprüchen genügen konnte.

Das gilt, wie schon betont, für die Zeit des späteren Mittelalters. Von den Ereignissen der späteren Jahrunderte scheint Horstmar nur noch verhältnismäßig wenig berührt worden zu sein, denn die Stadtbefestigung wurde nicht erneuert bzw. weiter ausgebaut, wie dies bei manchen andern Städten des Bistums der Fall gewesen ist. Wir vermissen hier sozusagen eine Befestigungsanlage im neuzeitlichen Maßstabe mit Schanzen, Vorwerken und neuen Gräben. Daraus ist zu ersehen, daß die Stadt als Festung nur noch geringe Bedeutung hatte, und auch als Stadt nahm Horstmar keinen weiteren Aufschwung. Innerhalb der Umwallung konnte es nicht weiter bebaut werden, da das Stadtinnere bei seiner geringen Ausdehnung

[17]) Börsting, S. 61.

wahrscheinlich schon in ältester Zeit bebaut gewesen sein wird. [18]) So ergibt sich denn für Horstmars Bedeutung in wirtschaftlicher Hinsicht für die folgenden Jahrhunderte ein Stillstehen, denn andernfalls würde sich die Stadt im Laufe der Zeit über die mittelalterliche Stadtgrenze hinaus entwickelt haben. Als Festung hatte sie im übrigen nach Zerstörung der Burg im Jahre 1635 [19]) keine Bedeutung mehr.

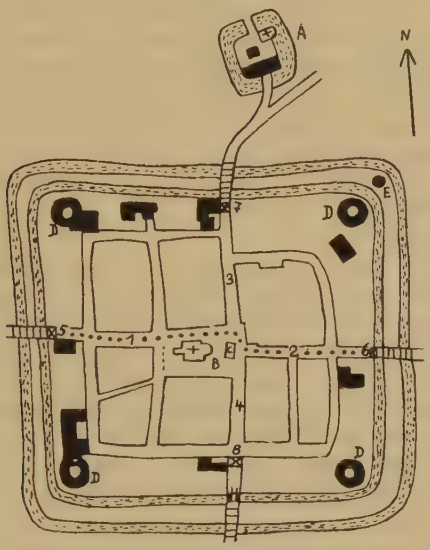

Abb. 30. Horstmar. ca. 1 : 8 266.
A. Burg mit Kapelle. B. Pfarrkirche. C. Rathaus. D. Warttürme. E. Pulverturm. 1. Schöppinger Straße. 2. Münsterstraße. 3. Burgstraße. 4. Königstraße. 5. Schöppinger Tor. 6. Münstertor. 7. Burgtor. 8. Abschnittstor.

Es wurde schon zu Beginn der Ausführungen auf Horstmars abseitige Lage von einer größeren Verkehrsstraße hingewiesen. Der Ort lag im Zuge eines weniger bedeutenden Landweges. Dieser durchschnitt die Ortschaft in einer fast geraden Linie. Das Schöppinger Tor an der Westseite und das Münstertor im Osten bildeten die Eintrittsstellen in der Umwallung. An der Nordseite lag noch das Burgtor, von dem ein Weg zu der nahe gelegenen Burg führte, und auf der gegenüber liegenden Seite im Süden befand sich eine Art Nebenpforte, das sog. Abschnittstor. Dieses war aber ganz ohne Bedeutung, da von hier ab eine Verkehrsverbindung fehlte. Es diente wohl nur zur Abriegelung eines alten Fußweges. [20]) Außerdem ist bemerkenswert, daß diese Pforte nicht wie die anderen Tore beim

[18]) Börsting, S. 96/97.
[19]) Börsting, S. 130/131.
[20]) Börsting, S. 62.

Übergang über den Binnengraben lag, sondern ein Stück weiter nach innen. Der erwähnte Fußweg muß aber immerhin ein nicht unbedeutender in die Feldmark führender Weg gewesen sein, wenn man bei der Anlegung der Umwallung und einen Übergang über die Gräben bestehen gelassen oder vielleicht auch später neu geschaffen hat. Die beiden von Tor zu Tor führenden Straßen bilden ein Straßenkreuz, von dem allerdings nur der westöstliche Hauptstraßenzug als solcher zu gelten hat. In deren Zuge befand sich die Pfarrkirche mit dem Kirchhof. Die erste Pfarrkirche soll nach der Überliefrung ein Holzbau gewesen sein und bis in das Jahr 1032 zurückzudatieren sein.[21]) Sie ist wohl von der edlen Familie von Horstmar gegründet und wird 1247 genannt.[22]) Um die Kirche herum werden auch schon in früher Zeit einige Häuser gestanden haben, und es ist anzunehmen, daß die West-Ost-Straße den Nerv der ursprünglichen Siedlung darstellte, d. h. also schon vor Bestehen der Burgmannshöfe.

Die geordnete Anlage dieser Höfe bewirkte eine entsprechende Anlage dieselben verbindenden Randstraße, welche nicht genau rechteckig im Sinne der Umwallung gebildet ist. So sehen wir den nordöstlichen Teil der Randstraße südlicher auf die Burgstraße (3) stoßen als das Ende der entgegengesetzten nordwestlichen Randstraße. Hieran lassen sich zwei Mutmaßungen knüpfen. Einmal die zeitlich gesehen spätere Errichtung der beiden östlich von der nordsüdlichen Straße gelegenen Höfe. Die 6 Höfe in der Westhälfte der Stadt sind so angeordnet, daß sie ein Rechteck bilden, in dessen Grundfläche die Kirche mit dem Kirchhof lag. Das Rathaus, an der Ostseite der Kirche gelegen, wird urkundlich im Jahre 1388 erwähnt[23]); der jetzige Bau stammt aus dem 16. Jahrhundert.[24]) Das beschriebene Rechteck stellte so möglicherweise das älteste Schema dar, in welchem wiederum das Kerngebiet um die Kirche vielleicht als „Urareal" der alten Siedlung gelten mag; der schiefe, dem Schema etwas abweichende Verlauf der von der Südwestecke des Kirchplatzes zur südwestlichen Randstraße führenden Verbindungsgasse läßt möglicherweise auf allmähliches Anwachsen des dortigen Areals schließen. Die zweite Version ginge von der Annahme aus, daß der nordöstliche Stadtteil nach einer Feuersbrunst etwas anders wiederaufgebaut wurde. Diese Mutmaßung kann aber deshalb nicht so sehr gestützt werden, weil man sich beim Wiederaufbau feuerzerstörter Straßenlinien fest an die einmal bestehenden Grenzen hielt.[25]) Im Südostviertel entstanden in der späteren Zeit, d. h.

---

[21]) Börsting, S. 44.
[22]) Tibus, S. 883.
[23]) INA. Kr. Steinfurt, S. 242.
[24]) Börsting, S. 57.
[25]) Becker, S. 64.

lange nach der Begründung der 8 Höfe noch 2 weitere Höfe [26]), was mit zu der Mutmaßung beiträgt, das die östliche Stadthälfte später bebaut worden ist.

Die verbindenden Nebenstraßen, von der einen schon genannten Verbindungsgasse im Südwesten abgesehen, fügen sich dem Rechteckschema ein. Ein Marktplatz war innerhalb der Stadt nicht vorhanden, da sich hier kein Platz dafür fand. Der Marktverkehr wickelte sich außerhalb vor dem Münstertore ab. [27]) Läßt sich der Grundriß Horstmars nun auch nicht ohne weiteres mit den mittelalterlichen Grundrissen der kolonialen Gründungen des deutschen Ostens in eine Linie bringen, so haben wir doch an ihm hier im Münsterland das eindringliche Beispiel einer Siedlung, die zu einem sehr beträchtlichen Teil mit als planmäßige Gründung angesprochen werden kann.

Wolbeck.

Die Herren von Meinhövel waren im Jahre 1242 von Bischof Ludolf von Holte besiegt worden. Ihre Burg Wolbeck ließ der Bischof ausbauen. Wolbeck wurde eine Art Sommerresidenz der Bischöfe und Mittelpunkt einer dort eingerichteten Pfarrei. Die Ortschaft, welche sich in unmittelbarer Nähe der Burg entwickelt hatte, erhielt vermutlich durch Bischof Gerhard von Münster (1261—1272) Wigboldrecht. [28]) Ein Jahrhundert später wurde unter Bischof Florenz im Jahre 1374 die Burg erneuert. Der Ort erhielt eine Mühle und wurde neu befestigt. Soweit er nicht von der Angel eingeschlossen war, wurde er mit Wall und Graben umgeben. [29])

Der aus dem Jahre 1829 stammende Plan des Wigbolds zeigt noch deutliche Spuren der alten Befestigung an. Diese bestand im Westen und Süden aus einem doppelten Graben. Demzufolge dürfte auch wohl das Bestehen einer doppelten Wallanlage anzunehmen sein. Die Ost- und Nordseite des Ortes schützte die Angel. Die Form der Umrißlinie ist einem Oval angenähert. Münsterstraße (1) und Hofstraße (2), die in etwa die Form eines T ausmachen, kann man als das „Gerüst" des sonst wenig ausgeprägten Grundrisses ansprechen. Diesen Straßen gemäß besaß die Siedlung drei Haupttore, nämlich im Norden das Münstertor, im Süden das Steintor und im Osten das Hoftor. Im Nordosten führte ein Weg vom Krummen Timpen (b) ab über die Angel zur alten Burg. Hier beim Übergang über den Fluß lag ein Nebentor, die Gruetpforte. Die Burg wurde im übrigen im Jahre 1767 abgebrochen. [30])

[26]) Börsting, S. 41.
[27]) Börsting, S. 60.
[28]) BK. Kr. Münster-Land, S. 189.
[29]) BK. Kr. Münster-Land, S. 191.
[30]) BK. Kr. Münster-Land, S. 193.

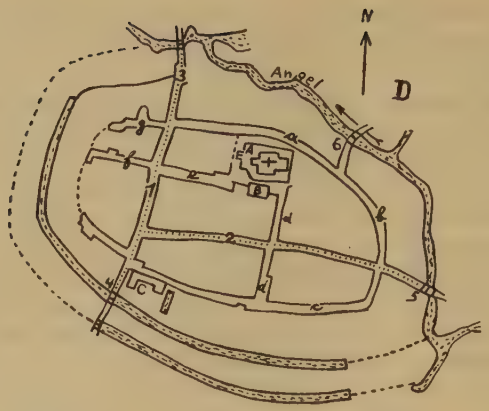

Abb. 31. Wolbeck. 1 : 9375.
A. Pfarrkirche. B. Rathaus. C. Drostenhof. D. Stätte der alten Burg. E. Markt. 1. Münsterstraße. 2. Hofstraße. 3. Münstertor. 4. Steintor. 5. Hoftor. 6. Gruetpforte.

Zwischen Siedlung und Burg, in deren Schutz sich erstere gebildet hatte, floß also die Angel vorbei. Solche Trennungsmomente haben wir auch schon bei andern Siedlungen festgestellt. Die Bautätigkeit an der Burg hatte viele Handwerker angelockt.[31]) Die natürliche Folge war das relativ schnelle Anwachsen des Ortes, auf welches man das planmäßige Moment des Grundrißschemas zurückführen muß. Die beiden Hauptstraßen wurden schon charakterisiert. Dem Zuge der Umwallung folgend haben wir die Randstraßen, Drostenhofstraße (c), Krummer Timpen (b) und Herrenstraße (a), deren Name auf etwa früher dort gelegene Burgmannshäuser hinweisen könnte. Westlich von der Münsterstraße ist der „Ring", wenn man so sagen kann, nicht „geschlossen", wie der Plan anzeigt. Es taucht die Frage auf, ob die dort gelegenen Straßen früher einmal miteinander verbunden waren? Im Jahre 1662 wurde Wolbeck von einem verheerenden Brande heimgesucht.[32]) Darunter hat, was stark zu vermuten ist, wahrscheinlich in starkem Maße der westliche Ortsteil gelitten. Schon lange Zeit vorher, als um die Wende des 16. und 17. Jahrhunderts der spanisch-niederländische Krieg tobte und sich auch bis tief in das Münsterland hinein bemerkbar machte, hatte Wolbeck unter schweren Verwüstungen fremder Kriegsvölker zu leiden gehabt. Vor diesen Ereignissen aber war der Ort enger zugebaut als heute.[33]) Aus diesem Grunde ist die Annahme hinsichtlich einer durchlaufenden Straßenführung im westlichen Ortsteil gar nicht so abwegig.

[31]) Casser, S. 8.
[32]) Casser, S. 30.
[33]) Ebendort.

Andere Nebenstraßen sind Neustraße (e) und Appelhof (d). Da sie den Hauptstraßen parallel laufen, fügen sie sich dem vorhandenen Schema gut ein. Die Neustraße hieß früher Marktstraße [34]), und auf dieser wird sich der Marktverkehr abgewickelt haben. Marktprivileg hat Wolbeck im Jahre 1357 erhalten. [35]) Am Südende der Münsterstraße wurde in den Jahren 1545 bis 1557 das Amtshaus, der sogenannte Drostenhof erbaut. [36]) Kirche und Kirchplatz liegen zwischen Herren- und Neustraße. Die Stätte der ältesten Wolbecker Pfarrkirche ist nicht mehr bekannt. [37]) Ist der Grundriß des Wigbolds Wolbeck auch einfach und unkompliziert, so sagt er uns doch, und vielleicht eben deshalb, gar manches über die Entwicklungsgeschichte der immerhin nicht sehr großen und bedutenden Ortschaft. Im Typ ist Wolbeck am ehesten mit Friesoythe zu vergleichen, wenn man von der Entstehungsgeschichte ausgeht und die Lage der Siedlung an sich, ohne die Einzelheiten des Planes, im Auge behält.

2. Niederstift.

Cloppenburg.

Am Übergang der Straße Wildeshausen-Lingen über die Soeste wurde 1297 von Graf Otto III. von Tecklenburg eine Burg errichtet. [38]) Im Schutze derselben entwickelte sich eine Siedlung, welche den Namen der Burg, nämlich Cloppenburg annahm. 1400 kam

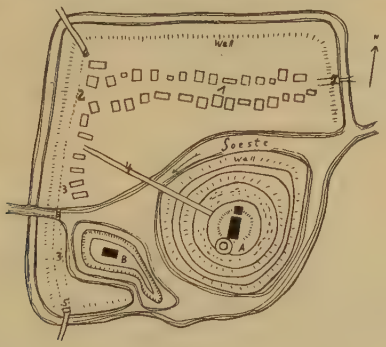

Abb. 32. **Cloppenburg.** ca. 1 : 9 600.
A. Burg. B. Burgfried.
1. Osterstraße. 2. Klingenhagenstraße. 3. Mühlenstraße. 4. Weg zur Burg. 5. Crapendorfer Tor. 6. Friesoyther Tor. 7. Bether Tor.

[34]) Casser, S. 29.
[35]) Casser, S. 22.
[36]) Casser, S. 31.
[37]) Ebendort.
[38]) Dörries, S. 199.

das umliegende Gebiet an das Bistum Münster, und erst unter der bischöflichen Herrschaft entwickelte sich der Ort kräftig.[39]) Er erhielt 1411 Weichbildrecht und wurde dann 1435 mit dem Stadtrecht von Haselünne begabt.[40])

Die Burg war in einer wasserreichen Gegend errichtet. Umgeben von Wall und Graben wurde sie noch von der Soeste, die sich dort teilte, umflossen. Westlich von der Burg war noch ein Vorwerk errichtet. Nördlich und westlich von der Burg befanden sich die Wohnungen der Burgmänner, dann die der Einwohner der Stadt. Ein schmaler Weg führte von der Burg zum Ort, welcher sich in Gestalt von zwei stumpfwinklig aufeinanderlaufenden Straßen um die Burg entwickelt hat. Die von Norden nach Süden verlaufende Straße war die Klingenhagenstraße, deren Fortsetzung südlich der Soeste die Mühlenstraße. Von der erstgenannten ab führte der erwähnte Weg zur Burg. Außerdem führte von der Klingenhagenstraße ab nach Osten die andere „Hauptstraße", nämlich die Osterstraße. Die nur aus diesen Straßen bestehende Ortschaft war von Wall und Graben umgeben, worin drei Tore bestanden, im Nordwesten das Friesoyther Tor, im Nordosten das Bether Tor und im Südwesten das Crapendorfer Tor.[41]) Als Typ ist Cloppenburg gut mit Ahaus zu vergleichen. Auch hier lehnt sich die Siedlung gleichsam in der Art eines Halbkreises um das Areal der Burg, und auch der Befestigungslinie ist jene ähnliche Form gegeben. Allerdings weicht die Siedlungsdichte stark ab, was wohl auf das niederungsreiche Gelände zurückzuführen ist. So sehen wir auch einen beträchtlichen räumlichen Abstand zwischen Soeste und der Siedlung. Auch hierbei wird das niederungsreiche Gelände unmittelbar an der Soeste mitspielen. Die vor dem südwestlichen Tore im Laufe der späteren Zeit entstandene dörfliche „Vorstadt" Crapendorf ist im Jahre 1855 eingemeindet worden.[42])

Friesoythe.

In der Gegend des heutigen Friesoythe bestand im Mittelalter eine alte Wasserburg „tho Oite". Graf Otto I. von Tecklenburg ließ diese etwa um 1230 stark befestigen und bezog sie nebst einigen Burgmännern. Neben der Burg siedelten sich Leute an, die in unruhigen Zeiten auf der Burg Schutz suchten. Es waren Handwerker, Krämer, Landleute und einige von den Dienstmännern.[43]) Die ersten

[39]) BK. Hzgt. O. III. S. 52.
[40]) Kohl, S. 158.
[41]) Sello, S. 143.
[42]) Schulte (77), S. 49; Meßt.bl. 1591.
[43]) Friesoythe in vergangenen Zeiten. Separat-Abdruck der Tageszeitung für den Amtsbezirk Friesoythe. Friesoythe 1930, S. 4.

Privilegierungen fanden vermutlich schon in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts statt.[44]) So entstand die Ortschaft Oythe, welche unter Graf Otto III. (1284—1302) befestigt wurde.[45]) Im Jahre 1308 wurden dort Märkte bezeugt, und wegen des überwiegenden Handels mit Friesland erhielt der Ort den Namen Friesoythe, lag er doch am Endpunkte des Landweges und Anfangspunkte der Schiffahrt auf der Soeste nach Friesland. Im nämlichen Jahre wird Friesoythe „civitas" genannt[46]) und 1408 ist auch von einem Stadtsiegel die Rede.[47]) Die Burg ist im Jahre 1568 nicht mehr vorhanden gewesen.[48]) Friesoythe kam übrigens im Jahre 1400 an Münster.[49])

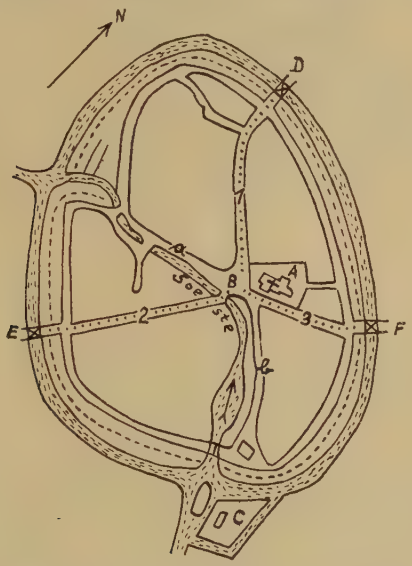

Abb. 33. Friesoythe. 1 : 6 666.
A. Pfarrkirche. B. Markt. C. Stätte der alten Burg. D. Lange Pforte. E. Moorpforte. F. Kirchpforte.
1. Lange Straße. 2. Moorstraße. 3. Kirchstraße.

Der Friesoyther Festungsgraben wurde von der Soeste gespeist, welche die Stadt mitten durchfließt. Auch die Burg war an allen Seiten von Wasser geschützt. Sie war nicht unmittelbar durch einen Verbindungsweg mit der Ortschaft verbunden. Die wichtigsten Straßen innerhalb der Ortschaft waren Langestraße (1), Moor-Straße (2) und Kirchstraße (3) mit den entsprechenden Toren in der

[44]) Kohl, S. 159.
[45]) Friesoythe, S. 5.
[46]) Dörries, S. 174.
[47]) Friesoythe, S. 7.
[48]) Dörries, S. 174.
[49]) Friesoythe, S. 12.

Umwallung. Diese drei Hauptstraßen treffen am Marktplatz aufeinander. Sie sind als die Endpunkte größerer Verkehrswege anzusehen, welche den Ort mit dem Friesland und dem nördlichen Oldenburg, mit dem Emsland und mit dem Osnabrücker Land verbinden. Die ursprüngliche Siedlung wird sich unzweifelhaft auf der rechten Soesteseite befunden haben, wo ja auch die Pfarrkirche errichtet ist, welche ein Kirchhof umgibt. Von den Nebenstraßen wären Mühlenstraße (b) und Wasserstraße (a) zu erwähnen, beide der Soeste auf deren rechtem Ufer entlanglaufend, sodann diejenigen Straßen, welche parallel zum Wall und in Anlehnung an diesen entstanden sind. Das Gerippe aber bilden die drei Hauptstraßen, die gleichsam radial vom Marktplatz als Mittelpunkt ausstrahlen. Die Burg hat weder einen direkten noch einen indirekten Einfluß auf die Gestaltung des Grundrisses ausgeübt, wie wir das bei andern Burgsiedlungen betrachtet haben, und die relative Dürftigkeit des Straßennetzes läßt uns schließen, daß Friesoythe im Mittelalter, wie so viele Kleinstädte, eine langsame Entwicklung durchgemacht hat.

Vechta.

Hermann II., Graf von Calvelage erbaute gegen Ende des 11. Jahrhunderts die feste Burg Vechta, welche 1252 mit dem ganzen umliegenden Gebiet an das Bistum Münster kam. Die gleichnamige Ortschaft hatte sich im Schutze der Burg entwickelt. 1340 wird Vechta „Wigbold" genannt. 1377 wurde es mit Wall und Graben befestigt und im 15. Jahrhundert erhielt es das Stadtrecht von Osnabrück. 1538 wurde die Stadt von einem großen Brande heimgesucht. Bis 1547 zog sich der Wiederaufbau, welcher einige Veränderungen zur Folge hatte, hin. Von 1666 an wurden die Festungswerke verstärkt, besonders durch die Anlage der Zitadelle, welche mit diesen in Verbindung stand. [50])

Über das Aussehen der ersten Befestigung der Stadt Vechta ist nichts genaueres zu sagen, denn die aus dem ausgehenden 17. Jahrhundert stammenden Pläne von Stadt und Zitadelle [51]) zeigen die schon neuzeitliche Befestigungskunst eines aus Wällen, und Gräben und Bastionen raffiniert ausgearbeiteten Systems an. Die Regierungszeit des tatkräftigen Fürstbischofs von Münster, Christoph Bernhard von Galen (1650—1678) sah vor allem den Ausbau der Festungsanlagen und den Bau der Zitadelle im Westen der Stadt. [52])

Der „Zentralnerv" der Siedlung ist die Hauptstraße, ein Teil der großen und wichtigen Handels- und Verkehrsstraße von Münster über Osnabrück nach Bremen. Der ältere Teil der Stadt, die

[50]) Dörries, S. 249; Sello, S. 145.
[51]) Staatsarchive Münster u. Hannover, Landesarchiv Oldenburg.
[52]) Niemann, 2. Bd., S. 2.

Abb. 34. Vechta vor dem Brande von 1684. 1 : 7 500.
A. Burg. B. Vorburg. C. Pfarrkirche.
1. Hauptstraße. 2. Münstertor. 3. Bremer Tor.

sogenannte „Altstadt" entwickelte sich auf dem linken Ufer des Moorbaches. Hier lag auch die Pfarrkirche, die im Jahre 1452 neu errichtet worden war.[53]) Östlich davon lag der Ausgangspunkt der Siedlung überhaupt, die Burg mit der Vorburg, welche aus zwei inselartigen Plätzen bestand. Alle drei lagen in einem seeartigen Grabenbecken, welches der Moorbach durchfloß. Die Burgmannshöfe lagen zwischen Siedlung und Burgsystem, und zwar auf der linken Seite des Moorbaches, einige aber auch auf der rechten.[54])

Auf dem rechten Ufer des Moorbaches entstand dann längs der großen Verkehrsstraße die „Neustadt" Vechta. Die sonstigen Straßen des Vechtaer Grundrisses sind Nebenstraßen, vorwiegend planmäßig angelegt, ihrem Aussehen nach zu schließen. Es sind also zumeist Verbindungsstraßen oder solche, die den Siedlungsblock weiter aufteilten. Die Stadt besaß ihrem Charakter nach als sogenannte „Einstraßen"stadt zwei Haupttore. Im Süden lag das Münstertor, im Nordosten das Bremer Tor. In der späteren Zeit waren im Zuge der Durchgangsstraße vor den genannten Toren kleinere Siedlungen, sogenannte „Vorstädte" entstanden. Diese, der Klingen-

[53]) Reinke, 1. Bd., S. 60.
[54]) Sello, S. 145.

hagen vor dem Bremer Tor und die Vörde vor dem Münstertor wurden während des dreißigjährigen Krieges niedergerissen, damit daselbst neue Befestigungen errichtet werden konnten. [55])

Ein wesentliches Moment ist, daß Burg und Ortschaft von einem gemeinsamen Befestigungsring umschlossen waren. Die Entwicklung wird in der Weise vonstatten gegangen sein, daß ursprünglich Burg und Altstadt gemeinsam befestigt waren und daß nach Einbeziehung der Neustadt der Ring vergrößert wurde, was bei dem Wasserreichtum der dortigen Gegend keine besonderen Schwierigkeiten bezüglich der Anlage eines erweiterten Grabens geboten haben wird. Fraglich ist allerdings, ob die befestigte Fläche im Anfang schon vollständig besiedelt war, da man früher gerne, um im Falle einer Belagerung dem Ausgehungertwerden zu begegnen, Wiesen und Gärten mit in den Festungsbereich einbezog. [56]) Es ist aber auch anzunehmen, daß man bei der Anlage des neuzeitlichen bastionierten Befestigungsringes im wesentlichen dem Zuge der alten mittelalterlichen Wallinie gefolgt ist.

Im Jahre 1684 suchte ein großer Brand die Stadt heim, der vor allem den südlichen Teil traf. Beim Wiederaufbau stellten sich dann einige Veränderungen im Grundriß ein. Die Zitadelle wurde aus dem Verbande der städtischen Befestigung genommen und wurde jetzt

Abb. 35. Vechta im 18. Jahrhundert. 1 : 11 250.
A. Pfarrkirche. B. Markt. C. Franziskanerkloster mit Kirche. D. Gelände der alten, 1684 niedergebrannten Burg.
1. 2. Hauptstraße. 3. Münstertor. 4. Bremer Tor. 5. Kuhtor.

[55]) Sello, S. 145.
[56]) Reinke, 1. Bd., S. 58.

ein selbständiges Gebilde. Von der städtischen Befestigung wurde bis auf den äußersten Graben alles planiert. Die alte Burg, das spätere Amtshaus wurde gesprengt. Das dortige Gelände wurde Garten- und Wiesenland. In der Stadt selbst wurde ein Teil der Häuser längs der Verkehrsstraße vorläufig nicht wieder aufgebaut. Die Stätte des alten Klingenhagen wurde dagegen wieder bebaut, und zwar bis zum Rande des äußersten Grabens. Nach Südosten lief jetzt von der Haupstraße und deren Parallelstraßen ein Weg ab, der zum Teil besiedelt war. Im Nordöstlichen Stadtteil lief die erwähnte Parallelstraße der Hauptstraße, was die neue Planmäßigkeit stark heraushebt. Die Tore wurden weiter nach Süden bzw. nach Nordosten vorgeschoben. Im Nordwesten entstand ein dritter Eingang, die Kuhpforte, die möglicherweise ganz früher, vor der komplizierteren Umwallung unter den Namen „olde porte“ schon einmal bestanden hatte, durch die Anlegung einer neuen Befestigung aber wieder geschlossen worden war.[57]) Im Jahre 1769 wurde die Zitadelle geschleift.[58]) Im ganzen sind Ende des 17. Jahrhunderts keine grundlegenden Veränderungen im Grundriß eingetreten, denn dafür war der Siedlung der Charakter als Stadt im Zuge einer einzigen wichtigen Durchgangsstraße zu sehr verhaftet.

[57]) Nieberding, 2. Bd., S. 290 ff.
[58]) BK. Hzgt. O. II, S. 169.

V. Schluß.

Eine kurze rückblickende Schau über die in den drei Gruppen der Kirchorte, Stifts- und Burgsiedlungen zusammengefaßten Städte des Ober- und Niederstifts läßt einmal viele Gemeinsamkeiten innerhalb einer einzelnen Gruppe sowie auch der drei Gruppen zusammen, zum andern aber wiederum manche Verschiedenheiten und heraustretende Einzelheiten erkennen. Die erste Gruppe ist unter der Bezeichnung der Kirchorte zusammengefaßt worden. Diese Städte gehen in ihrem Urkern auf einen Haupthof zurück, auf dessen Grunde eine Pfarrkirche errichtet worden ist. Bei den meisten dieser Orte läßt sich die Lage des alten Hofes zwar kaum noch vermuten, aber ihren Kern haben wir in der Kirche mit dem sie umgebenden Kirchhof zu erblicken, die vielfach schon von den ältesten Zeiten an befestigt waren. Dieser ehedem befestigte Kern ist im Laufe der Zeit wohl mehr oder weniger stark verändert worden, aber er ist doch nicht ganz verschwunden. Bei Billerbeck und Haltern war noch die Lage des alten Haupthofes festzustellen; sie besagt, daß der Hof nicht immer genau die Ortsmitte eingenommen hatte.

Haupthof, Pfarrkirche mit Friedhof und die Haus- und Hofstätten, die sich um letztere angeordnet hatten, stellten den Kirchort dar. Wir sprechen auch von einer ‚villa'; vielfach war der Haupthof im Besitze des Bischofs. Wie weit sich diese ‚villae' räumlich bis zur ersten Privilegierung entwickelt hatten, ist nicht mehr erkennbar. Die Entwicklung eines Kirchortes zur Stadt vollzog sich durch das sog. Fleckenstadium.[1]) Wir müssen dabei annehmen, daß manche der Orte schon einige Zeit vor der Stadtwerdung kleineren lokalen Marktverkehr besaßen, wie Ahlen, Beckum, Coesfeld u. a. Darüber kann uns des öfteren die Gestalt des Marktplatzes Auskunft geben. Von einigen Orten ist Marktverkehr sogar bekannt: Haselünne, Meppen und Lüdinghausen, dessen Markt aus der Ottonenzeit stammte.[2]) Der Marktverkehr aber hob eine Ortschaft über den Zustand einer dörflichen Siedlung, besonders dann, wenn sie, wie bisweilen, befestigt war[3]); daß Städte auf ein Dorf zurückgehen, ist selten der Fall.[4])

---

[1]) Martiny (49), S. 278.
[2]) Kletler, S. 136.
[3]) Neumann, S. 86.
[4]) a. a. O.

Die Marktsiedlungen stammen meist aus dem 10. und 11. Jahrhundert.[5]) Wie oben erwähnt, ist dies auch für einige münsterische Orte zutreffend. Das Fleckenstadium ist zuweilen auch in der Rechtsentwicklung erkennbar, indem der betreffende Ort erst Wigboldsrecht und Stadtrecht erhielt.[6]) — In den Kirchorten lag der Marktplatz unmittelbar neben der Kirche oder dem Friedhof; manchmal auch in der Nähe derselben. Ausnahmen sind Telgte, Lüdinghausen, Meppen und einige andere. Auf die Gründe wurde schon in der jeweiligen Einzeldarstellung verwiesen. Bei manchen Orten wurde zwischen Friedhof und Marktplatz später das Rathaus errichtet wie zu Bocholt, Borken, Rheine, Stadtlohn, Warendorf u. a.

Der Kirchplatz erscheint also als Entwicklungskeim des Marktplatzes, wobei in einem Flecken der letztere vom ersteren des öfteren regelrecht abgetrennt erscheint.[7]) In der Frühzeit wurden Märkte sogar auf dem Kirchhof selbst abgehalten.[8]) Die Kirchen wurden vorzugsweise an größeren oder kleineren Straßenkreuzungen, dort, wo sich zwei oder mehrere Verkehrswege schnitten, errichtet. Von dem eigentlichen Schnittpunkt lagen sie aber meist etwas entfernt (Bocholt, Rheine, Haltern u. a.). In den Orten, die von einer markanten Zentralstraße durchlaufen wurden, lag die Kirche ebenfalls etwas abseits von dieser (Ahlen, Beckum). Die Kirche mied also den eigentlichen Verkehrsbrennpunkt.

Die beiden Stiftsiedlungen Münster und Vreden sind in einer zweiten Gruppe zusammengefaßt worden, weil bei ihnen festumrissenes und heute noch nahezu genau bestimmbares Areal — die ehemalige befestigte Dom- bzw. Stiftsimmunität — innerhalb des befestigten Ortes einen Komplex für sich bildete. Zu Münster stellte die Immunität die Mitte des Ortes dar, in dem kleineren Vreden lag sie als geschlossenes Areal am südwestlichen Ortsrande. Den Markt bildete zu Münster eine die Immunität jenseits ihrer Befestigung umlaufende Straße, zu Vreden ein durch Kreuzung dreier Hauptstraßen entstandener Platz. Auch der Stiftsflecken Freckenhorst, an der von Ahlen nach Warendorf führenden Verkehrsstraße gelegen, besaß einst geschlossenes Immunitätsareal. Im Typ gemahnt Freckenhorst dadurch, daß die Hauptstraße in ähnlicher Weise den eigentlichen Stiftsbezirk umläuft, an Münster (Abb. 36). Freckenhorst war als Ort nicht befestigt. Gegen Ende des 16. Jahrhunderts erscheint es als sog. freies Wigbold und später (noch 1823) als Titularstadt.[9])

Bei den Kirchorten und den Stiftsiedlungen stellen wir im Grunde einen Siedlungskomplex fest, der jeweils aus einen Element be-

[5]) Meier (53), S. 223.
[6]) Martiny (49), S. 278.
[7]) Martiny (50), S. 27.
[8]) Rietschel, S. 49.
[9]) Roth, S. 102.

Abb. 36. Freckenhorst. 1 : 7 500.
A. Stift(sareal). B. Lange Straße. ..... mutmaßliche Stiftsbefestigung.

stand, denn später, nach der Befestigung des Ortes, bildeten Kirchhof bzw. Immunität plus Ortschaft eine Festung, wonach die Schutzanlagen ersterer nicht mehr notwendig waren. Bei der Burgsiedlung besteht der Siedlungskomplex aus zwei Elementen, aus Burg und Stadt.[10]) Beide bildeten oft bis in die neueste Zeit hinein einen jeweils selbständigen befestigten Bezirk, der sie des öfteren je nach lokalen topographischen Gegebenheiten räumlich nach oder fern zueinander erscheinen läßt. So sind Horstmar, Friesoythe und Wolbeck im Schutze einer Burg entstanden, haben aber als Stadt, grundrißlich gesehen, eine durchaus selbständige Entwicklung durchgemacht, da ihre Befestigung nicht mit derjenigen der Burg zusammenhing. Man kann sie im Grunde als Städte ohne Kristallisationskern[11]) bezeichnen.

Bei Ahaus und Gronau greifen Ort und Burg räumlich sozusagen ineinander; Grundrißbeeinflussung sowie die dadurch bedingte Besonderheit des Stadttyps ist ja schon in der Einzeldarstellung behandelt worden. Zwischen beiden Typen gleichsam stehen Cloppenburg und Vechta, bei denen zwischen Burg und Ort wohl eine gewisse räumliche Trennung, aber doch das Motiv des gemeinsamen Befestigungsringes besteht. Im ganzen ist aber zu sagen, daß die Burg, wo sie, wie bei Ahaus und Gronau, gleichsam in die Ortschaft hineingewachsen ist, doch immer ein besonders herausragendes Areal darstellt; dies ist auf die Burganlage an sich zurückzuführen, denn hier im nordwestdeutschen Flachlande waren es Wasserburgen.

Ähnlich wie bei den vorher behandelten Orten ist hier die Entwicklung zur Stadt durch das Fleckenstadium gegangen, wobei von

[10]) Geisler, S. 415.
[11]) Geisler, S. 443.

einem Burgflecken zu sprechen ist. Die Kirche lag entweder im Flecken selbst oder als Burgkapelle in dem Burgareal, wie beispielsweise in der Burgfreiheit Sassenberg. Aus der Zahl der Burgsiedlungen lassen sich wiederum verschiedene Arten herauslesen, etwa: An einer die Burg passierenden Verkehrsstraße (Vechta) oder an einer von der Burg abführenden Längsstraße (Burgfreiheit Sassenberg und Wigbold Ottenstein). Dies sind aber vielfach nur mehr oder weniger äußere Erkennungszeichen. —

Im Mittelalter und noch in den ersten Jahrhunderten der Neuzeit spielte also die Befestigung eine wichtige Rolle. Von manchen unserer Kleinstädte dürfen wir annehmen, daß sie schon dann, bevor sie volles Stadtrecht besaßen, befestigt waren. Marktflecken pflegte man zu befestigen und ihre Zahl war im späteren Mittelalter wohl ziemlich groß. [12]) Es gab sogar befestigte Dörfer, auf der andern Seite wiederum unbefestigte Marktflecken. [13]) So war Sendenhorst, der Stiftflecken Metelen, schon vor 1337 mit einem Markt ausgestattet [14]), Oelde, um 1400 Wigbold [15]) u. a. befestigt. Südlohn, in der Nähe von Stadtlohn, ist gegen Ende des 16. Jahrhunderts, zur Zeit des spanisch-niederländischen Krieges, befestigt worden. [16]) Auch Burgflecken, die sich nicht zu einer Stadt entwickelt haben, waren befestigt: Drensteinfurt, angeblich seit 1283 Wigbold [17]), Nienborg, Ottenstein und die früher Stadt oder Freiheit genannte Burgsiedlung Sassenberg bei Warendorf. [18])

Zwischen ummauerten und leichter befestigten Orten bestand übrigens im frühen wie im späteren Mittelalter keine besondere Differenzierung. [19]) Im Anfang bestand die Befestigung eines Ortes nur aus Wall und Graben; ersterer war des öfteren auch mit Palisaden versehen. Später kam dann vielfach eine Mauer hinzu, an die sich dann in Anlehnung eine Ringstraße zu bilden pflegte. In einigen Orten haben sich keine oder nicht in vollem Umfange Randstraßen gebildet, z. B. zu Ahlen, Billerbeck, Stadtlohn u. a. Wahrscheinlich haben an diesen Stellen keine Mauern gestanden. Die Benennung der Randstraßen endet ja meist auf -mauer. Es will also scheinen, daß sich an einen Wall nicht unmittelbar eine Straße gebildet hat und daß die „Wallstraßen" zu Lüdinghausen, Stadtlohn und anderswo erst in späterer Zeit, nach Planierung des Walles, also an Stelle desselben entstanden sind.

Die neuzeitlichere kompliziertere Befestigungskunst wurde schon einige Male erwähnt. Aber nur die bedeutenderen Orte im

---

[12]) Gerlach, S. 153.
[13]) Gerlach, S. 154 f.
[14]) Roth, S. 105.
[15]) Roth, S. 109.
[16]) Pläne im Staatsarchiv Münster.
[17]) Roth, S. 101.
[18]) Roth, S. 113.
[19]) Gerlach, S. 153.

Fürstbistum damit umgeben. Ihre Spuren sind teilweise noch heute erkennbar, wie der Aalauf gemäß den ehemaligen Bastionen zu Bocholt [20]); Meppen besitzt noch die schönen im Zickzack verlaufenden Wallpromenaden. — Verteidigungsrücksichten geboten nun, eine allzugroße Längenentwicklung der Stadtanlage zu verhindern. [21]) So sehen wir denn in der Hauptsache die Bevorzugung der runden oder der ovalen Grundform, welche in der Tat einer Umwallung die geringste Längenausdehnung gewährt; diese Grundform ist nicht überall gleichmäßig vorhanden gewesen, da der Beschaffenheit des Geländes oft Rechnung getragen werden mußte. [22])

Eine mehr in die Länge gedehnte Gestalt weisen Meppen und Vechta auf, was jeweils auf die dominierende eine Hauptverkehrsstraße zurückzuführen ist. Die früheste Befestigung ist hier nicht mehr zu erkennen, da sie durch die neuzeitliche verwischt worden ist; vielleicht war sie ursprünglich auch mehr einem Oval angenähert. Auch andere Städte erhielten in der späteren Zeit ein doppeltes oder dreifaches Wall- und Grabensystem, z. B. Ahlen und Beckum; letzteres war später mit Türmen und Schanzen versehen. [23]) Rheine besaß eine mehr einem Viereck angeglichene Grundform, wenn man von der Einknickung an der Westseite absehen will; der Emsfluß wird wohl zu dieser Formgebung mit beigetragen haben. Ähnliches können wir bei den früheren kurkölnischen Kleinstädten am Niederrhein: Rees, Xanten, Rheinberg beobachten, die eine fast quadratische Grundform besitzen. [24]) Die Ummauerung hatte im ganzen zur Folge, daß ein zugrunde liegender zentralwegiger Ort an Länge verlor und an Breite gewann [25]), schön zu beobachten bei Telgte, welches wir trotz der Straßengabelung als einen zentralwegigen Ort bezeichnen können.

Die hervorragenden Punkte im Befestigungsring waren die Tore, bei deren Anlage man sich nach dem Verlauf der Durchgangsstraßen richten mußte. Eine sog. Einstraßenstadt wie Vechta besaß nur zwei Haupttore. Manche Orte besaßen noch sogenannten Schlupfpforten [26]), die aber zeitweise geschlossen blieben. Nebentore waren die Zugänge zu einer Burg etc. (Werne, Lüdinghausen). Hauptstraßenverlauf und Befestigungsring waren die beiden Funktionen, die für eine Toranlegung bestimmend waren. Die Tore wiederum beeinflußten den Grundriß in der Weise, daß Nebenstraßen ihnen mehr oder weniger gebogen zustrebten, wie beim Steintor in Telgte und beim Osttor in Warendorf. Die Befestigung bewirkte

---

[20]) Meßtischblatt Bocholt.
[21]) Meurer, S. 40.
[22]) Neumann, S. 88 f.
[23]) Schulte (4), S. 32 f.
[24]) Pläne bei A. Tiwisina: Die Städte des untersten deutschen Niederrheintales. Diss. Münster 1928.
[25]) Martiny (50), S. 40.
[26]) Sickel (83), S. 11.

auch des öfteren, daß außer den Hauptstraßen auch sonstige Feldwege abgeschnitten wurden. Das außerhalb der Mauer bleibende Stück verschwand dann mit der Zeit, da der Weg nicht mehr benutzt wurde; innerhalb der Mauer erhielten sich die abgeschnittenen Wege als Gassen, die an jener endeten [27]); meist liefen sie senkrecht auf die Umwallung zu, doch brauchen dies nicht immer vormalige Feldwege zu sein, denn oft haben wir es mit Gassen oder Straßen zu tun, die den alten Stadtrand mit dem Zentrum verbinden.

Nach der Zahl der Hauptstraßen, ihrem Verlauf, sowie dem der Nebenstraßen läßt sich eine Vielzahl von Typen aufstellen wie: zentralwegige, strahlige, netzförmige, fiedrige, gitterartige u. a. mehr. [28]) Dies geht im Grunde aber nur auf ein bloßes Schematisieren hinaus und ist dem Erschauenwollen des historischen Bildes kaum irgendwie förderlich. — Wir haben in den Einzeldarstellungen jeweils eine historische Grundrißanalyse zu geben versucht und dabei besonders immer auf die Unterscheidung von unregelmäßigem Verlauf der Haupt- oder Nebenstraßen, der eine allmähliche Entwicklung andeutet, und auf den geradlinigen regelmäßigen Verlauf der Straßen, in welchem sich mehr planmäßige Anlage und schnelleres Wachstum kundtut, hingewiesen. Beide Motive finden wir vielfach zusammen in demselben Stadtgrundriß vertreten. Manchmal finden wir auch eine sog. „unscharfe" Regelmäßigkeit vor; das liegt aber daran, daß man früher, besonders im Mittelalter, noch nicht so genaue Meßgeräte bei der Festlegung von Straßen zur Verfügung hatte.

Bei Borken und ebenso beim Coesfelder Ortskern ist der wenig regelmäßige Verlauf von Haupt- und Nebenstraßen zu beachten. Geisler nennt ein solches Straßensystem „dorfähnlich"; die Unregelmäßigkeit von Baufluchtlinien unterstreicht dies noch bisweilen. [29]) Doch ist keineswegs daraus zu schließen, daß einer der Orte aus einem reinen Dorf entstanden ist. Hierzu ist noch eine Bemerkung von Fritz anzuführen: „Daß Dörfern und Städten gleiche Unregelmäßigkeit eigen ist, darf indes für sich allein nicht als Beweis der Entstehung des einen aus dem andern, der Stadt aus dem Dorfe, gelten. Denn auch dort, wo, bewußt oder unbewußt, von vornherein ein vom Dorfe wirtschaftlich verschiedenes Zusammenleben (Stadt in bloß wirtschaftlichem Sinne) entstand, konnten die Ansiedler ältester Zeit offenbar nur die einzige ihnen bis dahin geläufige Form des Zusammenlebens wählen, nämlich die Dorfform." [30])

Ein besonderes Kennzeichen für die Entwicklung der Städte ist in der allmählichen Gestaltung des Marktplatzes zu erblicken. Auf die Gestalt des Marktes ist schon in den Einzeldarstellungen eingegangen worden und auf das Verhältnis Kirchhof-Marktplatz wurde

[27]) Martiny (50), S. 34 f.
[28]) S. Martiny (50).
[29]) Geisler, S. 419.
[30]) Fritz, S. 9.

oben schon hingewiesen. Dabei wurde in späterer Zeit der Marktplatz durch den Bau von kleinen Bürgerhäusern vollständig vom Friedhof abgetrennt.[31]) Die Mehrzahl der urwüchsigen Flecken benutzten eine Gasse als Marktstätte.[32]) Dies ist die einfachste Marktform gewesen. In dem Burgflecken Wolbeck fand, wie dort angeführt, der Markt wohl ursprünglich auf der Marktstraße (Neustraße), einer Nebenstraße statt.

Der Straßenmarkt im Zuge einer Hauptstraße war aber meist durch eine Verbreiterung derselben gekennzeichnet.[33]) Beispiel: Vechta. Hier ist die beiderseitige Bebauung des von der Siedlung aufgesuchten Verkehrsweges[34]) so vonstatten gegangen, daß die Hausstätten etwas entfernter als üblich vom Fahrdamme angelegt wurden. In Münster bildete die die Immunität umlaufende Verkehrsstraße von der Bogenstraße ab eine langgestreckte Marktstraße[35]); der Prinzipalmarkt war die breiteste Stelle des gesamten Straßenmarktes, ein planmäßiger Markt, bei untergeordnetem Interesse für Querstraßen in seinem Bereiche.[36])

Abb. 37. Markt zu Haselünne. ca. 1 : 3 200.

Breite Stellen im Verlaufe einer Hauptstraße arten bisweilen von selbst zu einem kleinen Platz aus. Dies waren günstige Ausweichstellen und Halteplätze, geeignet für das Aufstellen von Karren aller Art, von der einfachen Schiebkarre bis zum Wagen, sowie auch für die Aufstapelung von Holz. Beim Zusammentreffen von Wegen wächst dann eine derartige Erweiterung an.[37]) Die kleinen Straßenmärkte zu Warendorf (s. d.) und Ahlen (Hühnermarkt) mögen im Grunde auf solche Halteplätze zurückzuführen sein. Von hier aus gelangen wir dann zu dem Motiv der platzartig erweiterten Straßenmarktform, die aus der einen Richtung allmählich anwächst,

[31]) Rappaport, S. 28.
[32]) Martiny (50), S. 27.
[33]) Ebhardt, S. 12.
[34]) Dörries, S. 128.
[35]) Meurer, S. 12 f.
[36]) Meurer, S. 30.
[37]) Langen, S. 12 und Mielke, S. 12.

sich aber nicht in gleicher Weise der normalen Wegbreite wieder nähert, sondern sprunghaft dazu übergeht. Wir haben hier die Dreiecks- oder Keilform.

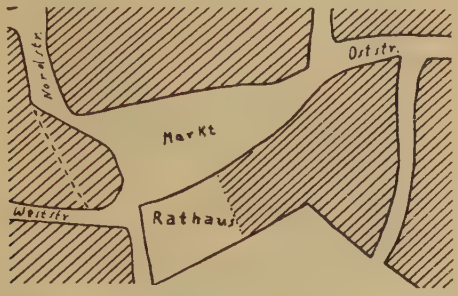

Abb. 38. **Markt zu Beckum.** 1 : 1 875.

Ein schönes Beispiel dafür bietet der Marktplatz von Haselünne, sowie der von Beckum. Verstärkt wird das Moment hier noch durch das Hinzutreten der zweiten Straße.[38]) Der Meppener Markt wird durch das Ausgabeln der Hauptstraße am Nordende nach zwei Seiten hin verbreitert. Am Südende besteht von der Gymnasial- bzw. Burgstraße her eine Verbindung zur Marktstraße, wodurch eine gleiche Erweiterung hervorgerufen wird. Die Begrenzung des Marktes bilden somit in eigenartiger Weise zwei konvex gegeneinandergehaltene Linien.

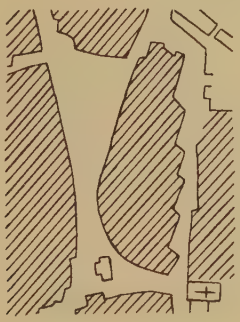

Abb. 39. **Markt zu Meppen.** ca. 1 : 3 333.

Wir gelangen nun zu dem Marktplatz in einer gleichsam regellosen Form.[39]) Die örtliche Situation hinsichtlich der Art und Weise und der Zahl der beim Markt zusammentreffenden Straßen, vor allem der Hauptstraßen wird für diese unbestimmte Marktform ursächlich

[38]) Meurer, S. 30 u. Dörries, S. 129.
[39]) Martiny (49), S. 278.

bestimmend gewesen sein.[40]) Gewiß haben wir hierin einen Hinweis auf das alte Marktfleckenstadium zu sehen, wo der Markt sich öfters vom Kirchhof abgesondert hat. Wir finden beispielsweise im Flecken Sendenhorst ein an der Ostseite des Kirchhofes zu Marktzwecken abgeteiltes Areal.

Abb. 40. Sendenhorst (Markt). 1 : 6 250.

Als Beispiele für Märkte an Straßenkreuzungen sowie deren unregelmäßige Gestalt sind anzuführen: Vreden, Stadtlohn, Haltern, Friesoythe, Rheine (als angenommener ursprünglicher Straßenschnittpunkt), Warendorf (gleiches Motiv wie bei Rheine).

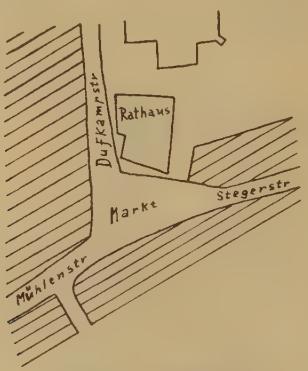

Abb. 41. Markt zu Stadtlohn. 1 : 1 875.

Der Ahlener Markt wurde hinsichtlich seiner abseitigen Lage von der Hauptdurchgangsstraße schon in der Einzeldarstellung charakterisiert. Eine regelmäßigere Form weist der Bocholter Markt auf, deutlicher noch gekennzeichnet durch die Anlage des Rathauses; dieses pflegte man entweder auf dem Marktplatz selbst oder an seinem Rande zu errichten.

[40]) Meurer, S. 8.

Abb. 42. Lüdinghausen. 1 : 1 666.

Die fast regelmäßige Gestalt des Marktes zu Dülmen und zu Borken dürfte wohl auch auf spätere Ausgestaltung zurückzuführen sein. Hier tritt uns aber das Motiv des von der Hauptverkehrsstraße etwas abseits liegenden Marktplatzes entgegen. Das ist besonders bei Werne bemerkenswert (s. Einzeldarstellung). Hier erscheint der Marktplatz als eigenes Gebilde, als Platz neben der Hauptstraße.[41])

In der Entwicklung vom Straßenmarkt über den erweiterten Keilförmig gestalteten Straßenmarkt, den unregelmäßigen Markt zum planmäßig angelegten Platz spiegelt sich das Moment der Ortsentwicklung wider. Die erstgenannten Formen lassen auf frühes Fleckenstadium schließen, und Münster weist sehr frühen Marktverkehr vor; die wohl planmäßig angelegte Platzanlage des Neuen Fischmarktes deutet den in späterer Zeit stärker gewordenen Marktverkehr an.

Sodann ist noch das Moment der Verkehrswege anzuschneiden, die auf die Gesamtentwicklung einer Stadt und damit auch auf deren Grundriß eingewirkt haben; wir haben schon in den Einzeldarstellungen gesehen, daß Orte, welche an weniger bedeutenden Verkehrswegen lagen, sich nicht so hervorragend entwickelt haben und daß deren Grundriß im Grunde recht dürftig zu nennen ist (Billerbeck, Stadtlohn).

Stadterweiterungen haben bei den Kleinstädten weniger stattgefunden. Zu nennen wären allerdings Ahaus, Gronau, das alte Warendorf des Mittelalters sowie Rheine. Das sind auch unter den behandelten Orten die wenigen Beispiele dafür, daß für ein neues Areal ein neuer Festungsbereich geschaffen wurde. Wohl fand vor den Stadttoren im Zuge der Hauptverkehrsstraßen bisweilen eine gewisse Besiedlung statt, worauf schon verwiesen wurde (s. Coesfeld). Bei Haselünne wandte man sogar die Bezeichnung „Neustadt" an (s. d.). Diese fiel dann später oft einer verstärkten Befestigungsanlage zum Opfer (s. Vechta). Vor den Toren siedelten sich vor

[41]) Meurer, S. 39.

allem Leute an, die innerhalb der Mauern nicht geduldet wurden.[42]) Auch Hospitäler lagen z. T. außerhalb der Stadt.[43]) Auf diese Art der Stadterweiterung ließe sich die Bezeichnung „Wachstumsfinger“[44]) anwenden.

So sind die fürstbischöflich-münsterischen Kleinstädte, einschließlich der Landeshauptstadt Münster in den drei Kategorien der Kirchorte, Stiftsiedlungen und Burgsiedlungen gemäß den hervorragenden Punkten, an die angelehnt sie sich ursprungsgemäß entwickelten, untersucht worden. Um das historische Moment zu betonen, wurde die genannte Unterscheidung gemacht. Den Grundrißtypen als solchen gemäß würde nämlich der eine oder andere Ort in diese oder jene Gruppe übergreifen. Manchmal war es auch schon schwieriger, aus dem Grundriß heraus eine Stadt einer Kategorie zuzuteilen; so nehmen die beiden Burgen gegenüber dem Orte Lüdinghausen eine hervorragende Stellung ein, jedoch hat sich dieser anfänglich als Kirchort entwickelt. — Im ganzen spiegeln die fürstbischöflichen Kleinstädte, die strenger als mittlere und große Städte ihr ursprüngliches Siedlungsbild annähernd bewahrt haben, ein hervorragendes Bild spätmittelalterlicher und frühneuzeitlicher, münsterländischer Siedlungsgeschichte und bischöflicher Städtepolitik wieder.

Schlußwort.

Im Vorwort wurde auf die Erfassung des Quellenmaterials hingewiesen. Bei der Sichtung und Zusammenfassung der Einzelheiten war der Vergleich die wichtigste Methode. Lokalhistoriker mögen auf Grund von genaueren speziellen Erforschungen in manchen Einzeldingen zu andern Ergebnissen gelangt sein, im Wesen kam es hier darauf an, allgemeinere Grundlinien festzulegen.

---

[42]) Geisler, S. 417.
[43]) Geisler, S. 418.
[44]) Bezeichnung bei Schäfer: Kunstgeographische Siedlungslandschaften und Städtebilder. Diss. Basel, S. 55 (1929).

Plan-Verzeichnis.

1) Ahlen:	Nach der Urkarte von 1830.
2) Beckum:	Nach der Urkarte von 1821.
3) Billerbeck:	Nach der Kopie eines Planes aus dem Jahre 1780 (im Besitze des Verlegers K. Knüppel in Billerbeck).
4) Bocholt:	Nach der Urkarte von 1821. Ergänzt nach einem Plan in den Bau- und Kunstdenkmälern.
5) Borken:	Nach der Urkarte von 1824.
6) Coesfeld:	Nach einem Plan des von 1650 (St. A. M.).
7) Dülmen:	Nach der Urkarte von 1825.
8) Haltern:	Nach der Urkarte von 1825.
9) Lüdinghausen:	Nach der Urkarte von 1827.
10) Rheine:	Nach der Urkarte von 1828. Ergänzt nach einem Plan des 18. Jahrh. (in „Führer").
11) Stadtlohn:	Nach der Urkarte von 1826 und dem Plan der Abtrennung der Butenstadt im Jahre 1629 (im St. Anna-Stift zu Stadtlohn).
12) Telgte:	Nach einem Plan von 1767 (Heimatmuseum Telgte).
13) Warendorf:	Nach der Kopie eines Planes aus dem ausgehenden 17. Jahrhundert (Heimatmuseum Warendorf).
14) Werne:	Nach der Urkarte von 1822; ergänzt nach einem Plan bei Lappe (44).
15) Haselünne:	Nach der „Topographischen Karte" der Grafschaften Lingen, Bentheim und des Herzogtums Arenberg-Meppen, der Jahre 1853—1860 (Staatsarchiv Hannover) und einem Plan aus dem Beginn des 19. Jahrhunderts (Staatsarchiv Osnabrück); ergänzt durch das Meßtischblatt: Haselünne (Nr. 1729).
16) Meppen:	Nach einer Federzeichnung des 18. Jahrh. (Staatsarchiv Hannover).
17) Münster:	a) Entnommen den Bau- und Kunstdenkmälern Westfalen: Stadt Münster I. Teil (verkleinert). b) Entnommen „Meurer".
18) Vreden:	Nach der Urkarte von 1827.

19) Ahaus:	a) Nach der Urkarte von 1827. b) Nach dem neuesten Plan der Stadt (1927; Bauamt Ahaus).
20) Gronau:	Nach einem Plan aus dem Jahre 1772 (St. A. M.).
21) Horstmar:	Nach der Urkarte von 1828 und einem Plan von 1799 (St. A. M.); ergänzt nach einem Plan bei „Börsting“.
22) Wolbeck:	Nach der Urarte von 1829.
23) Cloppenburg:	Entnommen „Niemann“ (verkleinert).
24) Friesoythe:	Nach dem ersten oldenburgischen Katasterplan von 1838 (Bauamt Friesoythe).
25) Vechta:	a) Nach Plänen des 17. Jahrh. (Staatsarchive Münster, Osnabrück und Hannover, Landesarchiv Oldenburg). b) Nach Plänen des 18. Jahrh. (ebenda).

Lebenslauf.

Ich, Adolf Wünsche, evangelischer Konfession, wurde geboren am 12. Dezember 1910 zu Essen als Sohn des Ingenieurs Adolf Wünsche und seiner Gemahlin Klara geb. Schürmann. Nach vierjährigem Besuch der Grundschule und neunjährigem Besuch der Abteilung „Reformrealgymnasium“ der Krupp-Oberrealschule zu Essen bestand ich daselbst Ostern 1930 die Reifeprüfung. Ich studierte dann im Sommersemester 1930 Zahnmedizin an der Universität Erlangen. Vom Wintersemester 1930/31 bis zum Sommersemester 1935 studierte ich an den Universitäten Köln und Münster Geschichte, Deutsch, Erdkunde und Philosophie.

Der Dortmunder Stadtarchivdirektorin Frl. Dr. Luise von Winterfeldt, die vorliegende Arbeit anregte, sowie meinem verehrten Lehrer, Herrn Professor Dr. Anton Eitel, der ihren Fortschritt mit Interesse verfolgte, bin ich zu tiefem Danke verpflichtet.